Моя судьба

Ники Лауда
Герберт Фелькер

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Мемуары бывшего гонщика Формулы 1.

- Ники Лауда
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
  - Глава 12
  - Глава 13
  - Глава 14
  - Глава 15
  - Глава 16
  - Глава 17
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20

- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46

Ники Лауда
«МОЯ СУДЬБА»
В соавторстве с Хербертом Фелькером

Глава 1
Молодой человек из хорошей семьи: полный неудачник

Хорошая семья — это неплохая помощь, пусть мне и случалось отрицать это в прошлом, будучи в ярости от полученной взбучки. Лауды в Австрии — люди не последние. Или, по крайней мере, были ими, поскольку промышленные магнаты среди нас постепенно вымирают.

Центральной фигурой был мой дед, по прозвищу «старый Лауда». Этим он даже после смерти отличается от всех прочих Лауд, даже если они, быть может, тоже были старыми. Мне нравилась визуальная его составляющая: грандиозная квартира в городе со слугой в ливрее, огромная крестьянская усадьба в Нижней Австрии, великолепное земельное владение в Сан-Морице.

Он бесконечно ругал социалистов и все, что они говорили или делали. Однажды вечером, мне тогда было лет двенадцать, я увидел его по телевизору. Он стоял в первом ряду и получал орден от тогдашнего главного социалиста страны. Немедленно я сел и написал деду письмо: «Не понимаю, как можно всю жизнь так ругать, а потом получать орден от своего злейшего врага». Ответа не последовало. Несколько месяцев спустя я снова его увидел во время ежегодного великого посещения нашего дома. Я был этому очень рад, так как у деда был Jaguar, и мне позволялось парковать его у нас в саду. Почти все гости разрешали мне парковать свои машины. Это экономило им время, и меня признали экспертом в этом деле. После получаса разговоров дед извлек из своего нагрудного кармана то самое письмо и потребовал от меня объяснений. Что я себе при этом воображал, как посмел и тому подобное. В качестве доказательства обвинения он прочел моим родителям все письмо целиком, желая слово за словом показать всю степень моей дерзости. Моя мать крепко меня отругала, отец же воспринял все спокойно. Внутренне я уже тогда, в меру своего понимания, отгородился от мыслей типа «быть Лаудой — это что-то особенное». Как только я немного подрос, то страшно ему отомстил: каждое Рождество я пропускал торжественный обед в самом шикарном отеле Вены — «Империал», на котором должна была собираться вся семья. Большего удара молодой Лауда старому нанести не мог.

Уже в моем воспитании и происхождении я вижу объяснение некоторым чертам моего характера. Вырос я в несколько прохладной атмосфере, бездумно следуя привычкам, имевшим место в те времена в наших кругах. Возьмем, к примеру, верховую езду: было совершенно ясно и неизбежно, что я должен был научиться ездить верхом, хотя все мое существо против этого протестовало. Уже сам звук этот, «трап-трап», выходящей из стойла лошади действовал мне на нервы, запах отвратительно бил в нос и в первый раз мне сразу стало плохо. Прежде чем я вообще смог залезть на лошадь, мне пришлось быстренько бежать в туалет. Ни один человек в моей семье не проявил достаточно гибкости, чтобы в тот раз не заставлять десятилетнего ребенка ездить верхом и, может быть, попробовать позже. Вписаться в этот поворот они просто не могли. Сегодня я могу сказать: мои родители были правы, ведь я все-таки научился отлично ездить верхом и избавился от своей фобии. И если теперь на Ибице мне захочется, я могу сесть на лошадь моего шурина и, по крайней мере, имею некоторое представление, как обращаться с пони моих детей.

Возможно, в этой холодной атмосфере хорошего воспитания и скрывается объяснение моей потребности быть лучше других. Ведь как бы то ни было, мне дали достаточно уверенности в себе. Очень часто можно встретить людей, которые становятся совершенно не похожими на себя в дорогом ресторане, где снуют официанты во фраках — они по-другому смотрят, по-другому говорят, делают особые движения и оттопыривают мизинец. Я же научился ездить по миру и уверенно пользоваться своими хорошими манерами. То что я все равно временами веду себя как грубиян и имею в своем лексиконе слова, которым невозможно было научиться среди Лауд, что не преуменьшает того моего преимущества, что я могу уверенно себя чувствовать в любых обстоятельствах, связанных с человеческими отношениями.

Мои школьные успехи были сомнительными во всем — несмотря на разностороннее воспитание. С первого дня отношения со школой у меня не сложились. Я не понимал смысл всего этого, тем более что, начиная с возраста двенадцати лет, я уже начал интересоваться машинами. Два раза я оставался на второй год — в третьем и пятом классе. При этом в то время у меня уже была своя машина, «Жук»-кабриолет отличного 1949 года выпуска. На него я скопил 1500 шиллингов из своих карманных денег и мог ездить туда-сюда по двору, мыть его, разбирать и собирать мотор. Потом я отправил VW в поместье моего деда, там были частные дороги, по которым я мог ездить. Я соорудил трамплин и испробовал, как далеко мой «Жук» может

пролететь. Получилось 22 метра и при установке этого рекорда у него буквально пружины полезли «из ушей».

После того, как я остался на второй год во второй раз, родители отправили меня в матурную школу.[1] Там у меня, конечно же, была полная свобода, и я учился еще меньше, чем до того, не записался ни на один экзамен и вообще делал глупости. В какой-то момент моим родителям это надоело и меня отправили учиться на механика, тогда мне было лет семнадцать. По понятиям Лауды это было очень слабо.

Я попал в автомастерскую по починке Volvo и BMW и подумал, что в сущности это совсем не плохо. Таким образом, я стал учеником и каждое утро взяв свой ранец — внутри была еда — на трамвае отправлялся в мастерскую. Уже очень скоро моя карьера автомеханика резко пошла под уклон. Однажды утром на своем Volvo приехал некий возбужденый бизнесмен. Было еще очень рано, где-то семь часов утра, и он хотел быстро сменить масло, потому что в восемь у него была назначена важная встреча и нужна была машина.

В глазах мастера смена масла была моим призванием, так что мне пришлось завести машину в гараж и поставить ее на яму. Потом я спустился вниз и попытался отвернуть гайку масляного поддона. К сожалению, я отворачивал ее не в ту сторону и в результате сорвал нарезку с винта. Я пошел к моему мастеру и попросил его посмотреть, почему я не могу открутить масляной винт. Мастер, конечно же, сразу смекнул в чем дело, и поднялся огромный скандал, так как теперь пришлось вынимать весь мотор. Затем сверху надо было снять масляный поддон, прикрутить новый и установить мотор на место — все это длилось два дня, и клиент бушевал как сумасшедший, он был действительно очень легко возбудимым человеком.

Механики начали швырять в меня всем, что попадалось под руки: гаечные ключи и отвертки только и летали. С этого момента со мной обращались как с идиотом, машины мне трогать запрещалось и считалось, что максимум, на что я способен — это подносить бутерброды.

Во время каникул я получил водительские права, сделал я это в поместье моего деда. А поскольку путь до школы вождения был не близкий, я ехал туда на одной из машин и оставлял ее за углом.

После года подноски бутербродов и уворачивания от летящих гаечных ключей я сказал моему отцу, что снова почувствовал тягу к умственной деятельности. Отец согласился, но в качестве наказания за мои заблуждения теперь я должен был ходить в вечернюю школу, а днем продолжать работать. На этот раз я

подошел к делу более серьезно, сдал все вспомогательные предметы и, кажется, два главных. За экзамен по английскому языку дед пообещал мне маленькую машину, но когда я пришел в его двадцатикомнатную квартиру на Шубертринге (Престижная улица в центре Вены.} и напомнил ему об этом, он обозвал меня наглецом. Будто я не вижу, какой он экономный человек и даже тетя Хельга (его вторая жена) носит этот костюм уже черт знает как давно. Мой отец сказал на это, что мне не стоит обижаться, и ему дед всегда обещал лошадь, но он тоже никогда ее не получил.

Конечно же, для девятнадцатилетнего парня «моего круга» было унизительно не иметь машины, у всех остальных она была. Особенно усложнялось дело с подругами, не везти же девушку на трамвае? В конце концов, все это мне осточертело — матурная школа с ее зубрилами и то, что я уже потерял год своей гоночной карьеры (на которую я давно решился). Так что я начал искать возможность сократить путь, чтобы никогда больше не слышать это проклятое слово — «матура». Сам я был абсолютно уверен, что никогда в жизни не займусь профессией, для которой потребуется аттестат зрелости, поэтому речь шла исключительно об упрямых амбициях моих родителей. Этому можно было помочь. Одна коллега из матурной школы как раз получила аттестат, а другой соученик чувствовал себя в состоянии подделать его так, чтобы на нем появилось мое имя. Девушка заявила бы о потере и получила бы дубликат.

Я был очень удивлен, когда получил поддельный аттестат, поскольку мой талантливый соученик так неудачно пользовался выводителем чернил и резинкой, что я был ужасно разочарован плохим качеством его работы — за сто метров было видно, что это подделка. Я обдумал возможные юридические последствия, но пришел к выводу, что поскольку подделка предназначена исключительно для внутрисемейного использования — ничего страшного. Как бы то ни было, я решился показать эту штуку дома, помахал ею издалека, после чего немедленно забрал и позже порвал. Успех был потрясающим: когда я счастливо и трогательно размахивал бумажкой, все просто таяли. По всей большой семье как лесной пожар распространилась весть: НИКИ СДЕЛАЛ МАТУРУ. После этой радости я, наконец, смог заняться более интересными вещами.

На премии за матуру от родственников я купил себе за 15 000 шиллингов VW «Жук». Потом случилось так, что моему школьному другу Дракслеру, у которого самого еще прав не было, однажды ночью захотелось прокатиться. И притом не на моем скучном «Жуке», а на захватывающем Mini Cooper S, который стоял в гараже у его отца (тот как раз хотел его продать и просил

38 000 шиллингов). Молодой Дракслер угнал машину, а я был шофером. Мы довольно быстро ехали, уже тогда было немного видно будущего чемпиона мира, по крайней мере, Дракслер так считал. В четыре часа утра, на полном ходу по венской Хеенштрассе, я наехал на обледеневшую часть моста, и машина боком ударилась о высокий бордюр. При этом подломились левые колеса, все было погнуто и побито.

Отец Дракслера был большим человеком, и для его сына и меня дело грозило обернуться огромными неприятностями. Петер нашел решение: «Если ты быстренько купишь машину, то он ничего не заметит».

Прямо с Хеенштрассе я поехал на квартиру моей бабушки, вытащил ее из постели и сказал: я только что разбил машину, это обойдется в 38 000 шиллингов, и если я не заплачу, то отправлюсь в тюрьму. Бабушка оделась, поехала вместе со мной в банк и выдала мне тридцать восемь кусков. С ними я появился перед господином Дракслером и сказал: «Пожалуйста, я бы хотел купить вашу машину».

Внезапно я стал владельцем двух машин: старого VW и разбитого Mini. Я продал «Жука» и потратил деньги на ремонт Mini. В то время был некий Фриц Баумгартнер, король Mini и заметная фигура в австрийском автоспорте. В «Autorevue» он поместил объявление о продаже своего Mini S в спортивном исполнении. И вот я, без работы, без школы, вообще без ничего, отправился в Баден, где стояла машина, чтобы ее посмотреть: темно-синий гоночный Mini без мотора. Баумгартнер увидел, как я ходил вокруг машины, и спустился, чтобы поздороваться. Для меня он был как господь бог. Каким-то образом мы подружились, и однажды он приехал ко мне в гости, посмотрел на дом моих родителей, и у него глаза полезли на лоб. Это его убедило, что со мной можно иметь дело. В гараже моих родителей мы вместе установили гоночный мотор и договорились: он отдает мне гоночный Mini, а я ему отремонтированный дорожный Mini плюс 15 000 шиллингов, которые на тот момент я, конечно, мог только остаться должен.

Вот так за самое короткое время я из полного нуля сделал гоночный автомобиль: из ничего возникла матура, из аттестата возник VW, из VW возник Mini, а из Mini возник слегка обремененный долгами гоночный Mini. Дома, конечно же, заметили, что я в гараже работал над гоночной машиной, но я им сказал, что занимаюсь этим из чисто технического интереса, и меня интересуют только инженерные аспекты. Мне пришлось пообещать, что не буду участвовать в гонках.

Пару дней спустя, 15 апреля 1968 года, должна была

состояться моя первая гонка, и я в сопровождении своего нового друга отправился в Мюльлакен в Верхней Австрии. Это была горная гонка, и в первом заезде я придерживался рекомендованного мне Баумгартнером ограничения числа оборотов в 9000, убрал ногу с педали газа и занял третье место. Я сказал, что произошло с газом, и он посоветовал на короткое время перекрутить мотор. Так я и сделал, выиграл второй заезд, но в общем зачете занял только второе место.

Между делом Баумгартнера начали мучить угрызения совести, или, может, он испугался за оставшиеся 15 000 шиллингов. В общем, он пошел к моему отцу и рассказал ему, что я проехал мою первую гонку, что я очень талантлив и что, ради бога, он должен помешать мне участвовать в следующей. Это горная гонка в Добраче, очень сложная, этап чемпионата Европы с опасными поворотами и глубокими обрывами — от этого меня надо уберечь. Таким образом, Фриц Баумгартнер изобразил из себя заботливого друга и, вероятно, получил свои пятнадцать тысяч. Подозреваю, что отец ему их заплатил.

Отец устроил мне дикий разнос и пришел в ужас от моей лжи. Всем своим авторитетом он приказал мне не стартовать в Добраче и мне почти не на что было надеяться.

Ситуация, в которой я оказался, была абсурдной и смешной одновременно. У меня больше не было личной машины, будучи гордым девятнадцатилетним парнем, я должен был возить свою подругу на трамвае, при этом я имел гоночную машину без номеров в гараже, а в гонках участвовать не мог.

Проанализировав ситуацию, я решил: чему быть, того не миновать — 28 апреля я буду стартовать в Добраче. Один школьный друг одолжил мне отцовский BMW V8 с прицепом, еще один друг дал мне 3000 шиллингов на бензин, посреди ночи я выкатил из гаража свой Mini и погрузил его. Таким образом, мы с моей подругой Урсулой Пишигер появились в Добраче. Сначала машина работала с перебоями и ужасно плевалась, но механик еще одного моего друга настроил мотор, и я легко выиграл в своем классе.

Когда я вернулся домой, отец уже обо всем знал из газет. Он сказал, что теперь с него хватит. Как только я смог себе позволить, то выехал из родительского дома и поселился вместе с моей девушкой Мариеллой Райнингхауз в Зальцбурге.

Отношения с моим отцом пришли в норму только много лет спустя, когда я уже с успехом ездил в Формуле 1 и он, наконец, понял, что ничего не сможет изменить. Незадолго до его смерти у нас даже были очень сердечные отношения. С моей матерью и бабушкой, которая тогда выручила меня из большой беды, я до

сих пор дружен, хотя и видимся мы редко. О моем деде, старом патриархе, речь еще впереди.

Иногда меня спрашивают, почему я так твердо вбил себе в голову, что стану гонщиком. Я не знаю. Просто так вышло, что ничто в мире даже близко не интересовало меня так сильно. Пойти в университет, или научиться какой-то обычной профессии — это совершенно не для меня. Но зато внутри мира автоспорта я достаточно трезво смотрел на вещи и всегда думал о следующем шаге. Сначала водительские права, потом дальше, но так, чтобы следующий этап оставался в поле зрения. У меня так же не было кумира, с которым я мог бы себя идентифицировать, хотя как раз в то время был настоящий герой — Джим Кларк.

Кларк разбился ровно за неделю до моей первой гонки. Я хорошо помню тот момент: я был зрителем на какой-то гонке в Асперне, когда громкоговоритель сообщил: В Хоккенхайме разбился насмерть Джим Кларк. Меня это взволновало до глубины души, и я очень огорчился. Но только в том смысле: жаль, его будет нам не хватать, мир без него обеднел. Однако не было ничего, что могло бы отбить у меня охоту к автоспорту, ни смерть, ни страдания или сочувствие. Мысль о том, что я сам собрался подвергать свою жизнь опасности, в ближайшие недели, месяцы и годы, конечно же, не приходила в голову девятнадцатилетнему парню.

Йохен Риндт тоже не был моим кумиром, по крайней мере, на стене у меня его портрет никогда не висел. Конечно же, он мне импонировал, особенно его голова. Этот единственный в своем роде череп, вот он мне нравился. Сразу было видно, что он принадлежал необыкновенному человеку. В ноябре 1969 года, незадолго до «Шоу Йохена Риндта» («Шоу Йохена Риндта» — автомобильная выставка, устраиваемая Риндтом с 1965 года, позже давшая начало современному автосалону в Эссене.}, он в рекламных целях выставил на аспернском аэродроме один из самых классных экспонатов — «Зеленого монстра». Я стоял там в толпе зрителей и увидел Йохена в роскошной меховой шубе. Любой другой человек выглядел бы в такой вещи полным идиотом, но на нем она смотрелась отлично. Риндт подошел прямо ко мне и пожал руку. Я был поражен, очень горд и очень удивлен. Его смерть, немногим более года спустя, сильно меня огорчила.

Тот первый год, 1968-й, был потому так важен, что все развивалось очень быстро. Я почувствовал, что нельзя терять время и слишком задерживаться на какой-то ступени.

Через восемь недель после моего первого старта на Mini Cooper я уже сидел в Porsche 911, который я оплатил за счет Mini,

еще одним паломничеством к бабушке и, конечно, долгами. Вообще я делал долги легче, чем другие молодые люди — один взгляд на родительскую виллу оказывал на кредиторов успокаивающее воздействие.

Я участвовал в горных гонках и в гонках на аэродромах. И был довольно хорош, или, по крайней мере, настолько хорош, чтобы на меня обратили внимание. В 1969 году я получил шанс в Формуле V в команде Kaimann Курта Бергманна (пару лет спустя там впервые заставил заговорить о себе Кеке Росберг).

1970-й стал моим годом в Формуле 3, хотя и постоянно на грани финансовых возможностей, но при этом абсолютно беззаботно. Я хочу сказать, что для того, чтобы ездить в Формуле 3, ты просто обязан быть беззаботным, это было полное сумасшествие. Моторы и шасси были в основном равноценными и на границе своих возможностей. Кроме того имелось 25 человек, примерно одинаково быстрых, и никто не хотел уступать. Мы строем летали по ухабам на скорости 200 км/ч и толкались, как на автодроме на Пратере.[2] Чтобы ездить в той формуле, нужно было быть сумасшедшим, и в 1970 году я им был.

Уже мой дебют в Формуле 3 стал типичным для всего сезона. Я поехал вместе с еще одним сумасшедшим австрийским гонщиком Георгом Панклем в южную Францию, в Ногаро. Это была 36-часовая поездка в транспортере с двумя гоночными машинами за спиной. Мы были единственными австрийцами среди 30-и спятивших французов. Первая тренировка: я присосался к аэродинамической тени Панкля и попытался его обойти. В этот момент заглох мотор, я наехал своим левым передним колесом на его заднее правое, взлетел, пролетел над одним из маршалов, приземлился перед отбойником, потерял все колеса и проскользил сто метров вдоль отбойника. После этого от машины не осталось ничего, заслуживающего упоминания. Это случилось в мои первые пять минут в Формуле 3, на первой тренировке.

Мне легко удавалось считать подобные происшествия незначительными и не давать им испортить себе настроение. Вылетал я постоянно. Из Ногаро мы помчались обратно в Вену, я привез из Германии новое шасси, мне быстро подготовили новую машину (в долг), и я поехал на Нюрбургринг. Там я шел на пятом месте, передо мной никого в пределах видимости, за мной тоже. И все же я умудрился вылететь, до сего дня не знаю почему. Потом снова во Францию — 36 часов в машине. При переключении передач что-то погнулось, вместо того, чтобы переключить на передачу выше, я переключил вниз, сгорели коробка передач и мотор. А потом был Брэндс Хэтч. Перед гонкой

один фотограф, Алоиз Роттенштайнер, спросил у меня, какой самый лучший поворот. Я ответил ему: перед боксами, там наверняка кто-то вылетит. И пожалуйста: я хотел кого-то обогнать на торможении по внешней, срезал угол, тот, другой врезался мне в заднее колесо, и я улетел — точно перед Роттенштайнером. Машина была разбита вдребезги.

Время от времени я все-таки доезжал до финиша, на местах от второго до шестого. Это совсем неплохо для тогдашнего плотного пелетона в Формуле 3, где ездили такие люди, как Джеймс Хант. Мои аварии меня в то время еще не беспокоили, и впервые я задумался только 5 сентября 1970 года. В тот день в Монце погиб Йохен Риндт, но мой случай не имеет к этому не малейшего отношения. Мысль о нем меня разве что опечалила, но никак на меня не повлияла.

Дело было в гонке Формулы 3 в Цольдере. Третий круг: авария Ханнелоры Вернера, где-то на трассе. Мы строем въехали на холм, скорость 210 км/ч. И тут прямо перед нами возникла машина скорой помощи на скорости 50 км/ч. Первые трое смогли протиснуться справа, среди них были Джеймс Хант и Джери Биррель. Потом еще кто-то захотел обойти справа, но у него уже не получилось, развернулся и начал кружиться. Я хотел уклониться влево, но теперь та, другая машина, тоже крутилась в левую сторону, и мы столкнулись. Теперь меня тоже развернуло, и следующая машина врезалась в меня с лету. Все это произошло посреди трассы, я сидел в моей полностью разбитой машине, и тут на холме появилась следующая группа. Между делом начали размахивать желтыми флагами, было еще много других сигналов, но ни один из этой группы не собирался убрать ногу с педали газа. Все что мне оставалось делать, это — ждать, где они в меня врежутся: слева, справа или посередине. Только один задел мой нос, после этого я выскочил и убежал.

Это событие в день смерти Йохена Риндта стало вершиной моего третьего сезона, который стал настоящим антисезоном. Тогда у меня начал развиваться один из моих талантов: думать, анализировать, ставить себе цель. Результат: да, я по-прежнему хочу участвовать в гонках. Но не желаю быть сумасшедшим в пелетоне с еще двумя дюжинами других психов. Единственным логическим решением стало немедленно покончить с Формулой 3 и перейти в следующий гоночный класс, тогда это была Формула 2. Но для этого понадобятся огромные финансовые вливания, что означало поднять ставки вдвое, ничего еще не выиграв.

Глава 2
Новая модель карьеры гонщика: место в кокпите с помощью уловок, кредитов и спонсоров

В начале 70-х годов появилось то, что в наше время является чем-то само собой разумеющимся: покупка гонщиком места в кокпите. Мне кажется, первым, кто в Формуле 1 купил себе пару стартов в Гран-при за собственные средства, был испанец Алекс Соле-Руа. Это была оборотная сторона нового профессионализма в автоспорте: появилось больше денег, все стало крупнее, сложнее, дороже. Слабые команды могли позволить себе только одного гонщика и сдавали второй кокпит напрокат любому, кто был готов заплатить.

В те годы March была одной из самых интересных команд в Формуле 2. У них был первым номером молодая суперзвезда Ронни Петерсон, поэтому по-настоящему хороший второй пилот не требовался, и они были готовы взять кого-то вроде меня — само собой, за деньги. В конце концов, я уже сделал себе неплохое имя, умел себя подать и, вероятно, мог предоставить более убедительные аргументы в свою пользу, чем другие парни 21 — го года от роду, желающие вырваться из Формулы 3. Договор я подписал еще до того, как у меня действительно появились деньги — речь шла о полумиллионе шиллингов. Мне удалось заполучить рекламный договор с «Первым австрийским Сбербанком» и, конечно, нельзя отрицать, что имя Лауда было тут не бесполезно.

1971 год был обычным, то есть средним. Я многому научился у Петерсона, но к концу сезона еще не погасил две трети моего долга, и мне нужны были еще деньги, чтобы купить себе место в 1972 году. Если уж на то пошло, то на этот раз я хотел комбинированный договор на Формулу 2 и Формулу 1 с March. Там были мною, в общем, довольны, но далеко не настолько, чтобы дать ездить бесплатно или, тем более, что-то платить. Они потребовали 2,5 миллиона шиллингов. Мой ответ был примерно таким: никаких проблем, господа. Вообще я производил впечатление молодого человека, который может устроить все, что угодно.

«Первый австрийский» был удовлетворен моей рекламной ценностью, и еще один кредит был вполне возможен. Генеральный директор дал мне согласие, я полетел в Англию,

подписал договор с March, вернулся обратно и узнал, что совет директоров банка отклонил мой проект. Старый магнат Маутнер-Маркхоф[3] решил, что делает этим приятное своему хорошему другу, старому Лауде, и мой дед пришел в восторг: чтобы выбить у парня дурь из головы. Я пришел в ярость от сговора двух стариков, которые вмешались в дела, которые их совершенно не касались. Я позвонил старому Лауде и спросил, что это значит. В ответ последовала знаменитая цитата: «Имя Лауда должно стоять в экономическом разделе газеты, а не в спортивном». Я бросил трубку и вплоть до его смерти с ним больше никогда не разговаривал. Что же касается могущественного Маутнера-Маркхофа, то я все ему высказал в письме и поносил его со всем моим юношеским пылом. К этому надо добавить роль Маутнера-Маркхофа в качестве президента австрийского олимпийского комитета (в споре Карла Шранца[4] с Эвери Брэндэджем[5] по поводу правил для любителей[6]), и этот аристократический господин стал полностью соответствовать моим представлениям о маразматичном старике. И о нем я больше ничего не слышал до самой его смерти.

Я отправился в еще один банк — «Райффайзен» и встретил там человека с хорошим чутьем на возможное и невозможное: Карлхайнца Эртеля. Он добыл мне кредит в 2,5 миллиона шиллингов и в качестве спонсорской поддержки взял на себя выплату процентов и необходимую страховку. Эти деньги я отнес в March и, таким образом, остался без наличных и с двумя с половиной миллионами долгов. Самое интересное, что меня это совершенно не беспокоило. Мне казалось, это правильный путь для того, чтобы попасть в высшую лигу, и этого было достаточно.

В то время мы с Мариэллой Райнингхаус жили в маленькой квартирке в Зальцбурге. Мы познакомились, катаясь на лыжах в Гаштайне, куда она приехала с компанией из Граца, к ней еще принадлежал и Хельмут Марко. Я как раз отлично завалился, очень эффектно и глубоко зарылся в снег. Она вытащила меня и спросила, не сделал ли я себе больно. Я ответил, что нет и не хотела бы она пойти со мной на «охотничий бал». В то время это было самое модное мероприятие для золотой молодежи в Вене. Она сразу согласилась и пару дней спустя приехала из Граца в Вену. На балу мы выдержали ровно десять минут, было ужасно скучно. Несмотря на нашу одежду, я в народном штирийском костюме, она одетая как «дирндл»,[7] мы отправились в кафе и сразу друг другу понравились.

С того момента мы были более или менее вместе и поселились в маленькой квартире на зальцбургской Альпенштрассе. Зальцбург подходил по многим причинам. Во-

первых, это отличный город, во-вторых, мне осточертела Вена со всей родней и высшим светом, и в-третьих, он все же на целых триста километров западней. Это означало — на триста километров меньше пути практически на каждую гонку.

Мариэлла была очень симпатичной и умной девушкой, сдержанной и спокойной. В том, что касается логического мышления и прямоты, мы были с ней очень похожи. Ее настойчивость и самообладание наложили на меня глубокий отпечаток (в отношении гонок) как раз в те дикие годы. Этим она сильно на меня повлияла, и я очень многим ей обязан. Мы были постоянно в пути, Мариэлла присутствовала почти на каждой гонке. Одним совершенно особенным качеством ее характера была способность замолчать и уйти в себя. Она могла часами сидеть в машине, не раскрывая рта, а если я оставлял ее где-нибудь на трассе, то были неплохие шансы найти ее по возвращении точно на том же месте в точно такой же позе, как и до того.

Никогда ни до того, ни после, я не участвовал в стольких гонках за один сезон, как в 1972 году — Формула 1, Формула 2, кузовной чемпионат и гонки на длинные дистанции, в общей сложности 30 гонок. И все же это был кошмарный год, потому что самая важная моя машина — March Формулы 1 — оказалась совершеннейшим обломом, абсолютно неудачной конструкцией. Эта штука называлась «721X», считалась революционной чудо-машиной, у нее была коробка передач перед дифференциалом, и в March ее рассматривали, как новое чемпионское оружие достойное их ненаглядного Ронни Петерсона.

В Хараме, за пару дней до Гран-при Испании, «721X» впервые протестировали. Конечно же, только Ронни Петерсоном, а мне разрешили посмотреть. Ронни сразу же был почти так же быстр, как и Джеки Стюарт на Tyrrell, а Стюарт был мерилом всего. В команде March это вызвало бурю восторга, и никто не захотел принять во внимание то, что Стюарт два дня сражался с проблемами с амортизаторами, и поэтому его времена круга мало о чем говорили. Мне же только оставалось слушать, как Ронни восторженно хвалил машину, а Робин Херд этим наслаждался.

На следующий день я наконец-то получил шанс проехать на новой машине. Для меня она была неуправляемой, и меня сразу же два раза развернуло. Машина была ужасно агрессивной, с особенно нестабильной задней частью. Я совершенно не смог управиться с этой штукой, и мои времена круга были намного хуже, чем у Петерсона. Вечером мы все вместе сидели в гостинице, и Робин Херд утешил меня: «Когда у тебя будет столько же опыта, как у Ронни, то и ты справишься с машиной».

С Ронни я тоже поговорил, он повторил, что машина хорошая, и мои проблемы, должно быть, во мне самом, а не в машине. В подавленном настроении мы с Мариэллой поехали на пару дней в отпуск в Марбелью. Лично я не сильно отдохнул, так как день и ночь ломал себе голову, почему я не нравлюсь этой машине. Впервые я почувствовал неуверенность. Я, возможно, вовсе не такой классный гонщик, каким сам себя считал (до сих пор прямое сравнение с Ронни Петерсоном меня скорее обнадеживало. Я почувствовал, что мог его настичь, хотя, конечно, в то время я был единственным, кто это понял).

Ронни и люди из March еще могли найти какое-то объяснение нашему отвратительному результату в испанском Гран-при, но уже в Монако до них начало доходить, что с их чудо-машиной что-то не то. После еще одной попытки стало ясно, что машина неудачная со всех сторон, что модификация ничего не даст, и что проект «721X» осталось только похоронить и забыть.

Это меня многому научило. Во-первых, тому, что должен больше полагаться на свое чувство техники, во-вторых, тому, что есть конструкторы, которые, полные энтузиазма, могут идти не в ту сторону, и, в-третьих, тому, что есть знаменитые гонщики, которые скорее попробуют выжать последнее из неудачной машины, чем объяснят инженерам, почему она плоха, и как ее можно было бы сделать лучше.

Петерсон покинул тонущий корабль и ушел в Lotus. А я же оказался перед перспективой тройного банкротства: отвратительные спортивные результаты сезона (кто после этого в меня поверит?), два миллиона шиллингов долгов (500 000 я выплатил из моих заработков на гонках в кузовном чемпионате), никаких перспектив на новый договор (даже хотя в March и убедились в моих талантах, но предлагали только Формулу 2 и работу тестером, чтобы держать стремя для желаемого теперь Криса Эймона).

Это последнее предложение мне сделали только в октябре, когда в Формуле 1 уже не найти никакого договора. Особенно, если ты последний раз купил себе место за большие деньги и не смог сделать ничего лучше, чем места в последнем стартовом ряду.

Когда я ехал из Бичестера с этих последних переговоров с March, то в первый и последний раз в своей жизни задумался о самоубийстве. Я знал, что на таком-то километре есть Т-образный перекресток, и мне нужно всего лишь оставить ногу на педали газа — а там будет очень солидная стена.

Но я вовремя задумался. Обычная профессия — это не выход: у меня нет образования, я ничему не научился, буду чувствовать

себя несчастным, и мне понадобится бесконечно много времени, чтобы выплатить мои долги, возможно, двадцать, тридцать лет. А если хорошо посчитать разницу между набегающими процентами и заработками, то получаются все сорок.

То есть надо продолжать гоняться, по тем же причинам, что и раньше.

Это единственное будущее, которое я себе представляю и понимаю. Но «проект 1973» должен был пройти без наличных — это было ясно с самого начала. Еще один кредит был невозможен.

У меня были некоторые связи с Луисом Стенли, боссом английской команды BRM. Ему хотя бы было известно мое имя, и он слышал обо мне пару хороших слов. Мне он казался капризным стариком, который руководил богатой традициями командой, унаследованной его женой — которая была родом из семьи миллионеров Оуэнов. Команда была из средних, с хорошими инженерами и впечатляющим, хотя и сложным, двенадцатицилиндровым мотором. Лучшие времена для BRM явно остались в 60-х и притом в первой половине десятилетия. В 1962 Грэм Хилл стал чемпионом на BRM, и это положило основу легендарности команды.

Меня пригласили на тесты в Поль Рикар. Я попросил первого номера команды, Клея Регаццони, показать мне трассу, и он прокатил меня на своей личной Ferrari Daytona. На втором круге нас развернуло на скорости 200 км/ч, и, таким образом, я составил себе первое представление о знаменитом Регаццони: дикий парень, который даже на собственной машине может вылететь на скорости 200 км/ч. Я был в том возрасте, когда находишь такое классным.

Сами же тесты разочаровали, потому что первые два дня ездили только Регаццони и Верн Шуппан, а я получил только двадцать кругов в последний день. Несмотря на это, я был быстрее Шуппана и, таким образом, взял первую планку. Теперь мне следовало представиться лично боссу, который снимал анфиладу комнат в лондонском отеле «Дорчестер». У меня не было иллюзий по поводу того, что и Стенли возьмет меня, только если я заплачу. На зарплате у него уже были Регаццони и Бельтуа. Верна Шуппана он собирался уволить.

Я рассказал ему, что мой спонсор — доктор Эртель и его «Раффайзенкассе» — заплатят и в 1973 году, хотя уже знал, что это не так. Вокруг меня все больше сжималась удавка из денег (= долгов/времени), пришлось переработать план: на этот раз у меня не будет целого сезона времени. Напротив, мне нужно было показать что-то выдающееся в течение первых трех гонок. Притом настолько выдающееся, чтобы оно превратило меня из гонщика,

приносящего деньги, в гонщика, деньги зарабатывающего. Моя тактика сводилась к разделению моих спонсорских выплат (которых не было) на такие доли, чтобы я мог заплатить первую, а к моменту выплаты второй уже стал новой звездой.

Весь ритм нарастания моих долгов и оттягивания времени чудесным образом ускорился после той аварии, стоившей моей бабушке 38 000 шиллингов. А теперь я собирался стать должником до конца своих дней.

Незадолго до Рождества 1972 года Луис Стенли приехал в Вену, чтобы заключить со мной договор. Конечно же, мне надо было показать ему спонсора и мне удалось еще раз уговорить доктора Эртеля, чей английский подвергся некоторой интерпретации с моей стороны. Настоящие планы мне пришлось прикрыть: выплатить требуемые два миллиона шиллингов в три взноса. При этом первый в то время, когда я уже смогу заработать его из стартовых денег в BRM и гонорара за кузовные гонки. А второй должен был прийтись на то время, когда во мне уже увидят будущую звезду и предложат изменить условия.

После сложных переговоров в венском аэропорту мы почти договорились, и мне оставалось только спросить согласия моих «спонсоров». Как Стенли провел эти несколько часов в Вене, он описал в своей книге «За кулисами»: «Лауда отправился за согласием и обещанием денег. Я же поехал в Вену, послушал рождественские гимны в исполнении хора венских мальчиков в соборе святого Стефана, прошелся по Кертнерштрассе, не отказал себе в удовольствии выпить кофе в „Захере“ — любимое времяпровождение в Вене и отведал Kastanienreis mit Schlag — вареные и просеянные каштаны со взбитыми сливками. По возвращении в аэропорт Лауда подписал контракт, согласившись на все условия».

Таким образом, я стал богаче еще на два миллиона шиллингов долга — в общей сложности четыре миллиона зимой 1972/73 годов.

На вопрос, не было ли безумием вообще садиться в гоночную машину под таким давлением, с сегодняшней точки зрения я, без сомнения, отвечу: да, это было просто сумасшествием накладывать все это одно на другое и подпадать под все большую зависимость. Однако на собственно езду оно никакого значения не оказывало. Когда садишься в машину, ты не думаешь о деньгах. В то время меня так же мало заботили мои долги, как и пару лет спустя те фантастические суммы, которые я зарабатывал. Деньги, неважно, дебет или кредит, не меняли мой стиль вождения.

Для всех трех BRM сезон 1973 прошел так себе, одно

четвертое место Бельтуа стало лучшим результатом в пятнадцати гонках. Мне хотя бы удалось один раз стать пятым — это было в Цольдере, первые два очка в моей жизни. Машины BRM уже полным ходом шли к техническому закату, после того они тоже больше не выиграли ни одной гонки и вскоре совсем исчезли.

У нас постоянно были проблемы с техникой и разного рода недоработки, иногда из-за небрежности, иногда из-за недостаточной конструкторской работы. Команда во всех отношениях мыслила категориями 60-х годов, а Луис Стенли превратился в карикатуру на богатого мецената. Было две возможности с ним поговорить: либо он звонил посреди ночи ко мне домой (по его словам, днем труднее дозвониться), либо он приглашал на чай в «Дорчестер». Там я смог произвести неплохое впечатление, особенно благодаря тому, что в процессе моего чудесного воспитания меня обучили классическому венскому целованию руки, что я с успехом продемонстрировал на его супруге. Я же хотел что-то сделать, проявить у Стенли интерес к технике. Как-то в очередной раз я попросил об аудиенции в «Дорчестере» и в очередной раз объяснил ему, что у нашего представительного двенадцатицилиндрового монстра слишком мало мощности. Он спокойно все выслушал, отвечая как всегда очень тихо и возвышенно, выпивая при этом удивительное количество чая. Когда же он выпил столько, что возникла необходимость пойти в туалет, то он сказал, что решит эту техническую проблему на месте. Через десять минут он вернулся и сказал:

«Только что мне позвонили с испытательного стенда, мы нашли еще двадцать лошадиных сил в системе выхлопа».

Подвергнуть сомнению его слова было невозможно, с таким же успехом я мог бы дать пинка его жене. Разговор был окончен, хотя лично я был уверен, что он просто сходил в туалет. Действительно, и на следующей гонке мы не нашли дополнительных 20 л.с., ни в системе выхлопа, ни где-нибудь еще.

В мое время удовольствие руководить знаменитой частной гоночной командой уже полностью зависело от слабого денежного ручейка из семьи Оуэнов. Иначе я не могу себе объяснить нашу слабую техническую базу. Постоянно ломались бензонасосы, и механики говорили, что эти штуки со времен второй мировой войны. Когда я их спросил, те же ли это самые, которыми пользовались еще Педро Родригез и Йо Зифферт, то они ответили, что это вполне возможно.

Поэтому было бессмысленно пытаться добиться от Луиса Стенли настоящей работы. У него не было представления о

технической стороне этого спорта, ему нравилась только роль руководителя и все связанные с гонками общественные мероприятия. Он был последний в своем роде и, без сомнения, не тем человеком, чтобы вести к новым временам команду, в которой ездили Фанхио, Хотторн, Бера, Брукс, Тринтиньян и Стирлинг Мосс. К новым временам и в техническом и в деловом плане.

С моих гонораров из кузовных гонок в успешной команде BMW-Alpina я кое-как накопил на первый взнос в BRM. В мае я должен был заплатить второй, но был на мели. Однако до того как вокруг меня сомкнулась бы денежно-временная петля, подошел Гран-при Монако. На тренировке я был самым быстрым из гонщиков BRM (шестым) и 25 кругов шел на третьем месте — позади Джеки Стюарта и Эмерсона Фиттипальди. Потом сломалась коробка передач, но все же это была моя гонка.

Вечером Стенли предложил мне заморозить оставшиеся выплаты и сделать меня оплачиваемым гонщиком, если я привяжу себя к BRM еще на два года. У меня не было выбора, и я согласился.

В тот день, сидя перед телевизором, на меня обратил внимание Энцо Феррари. Полную уверенность в том, что хочет меня заполучить, он обрел, когда на дождливой тренировке в Зандвоорте я был самым быстрым человеком в пелетоне.

Зандвоорт 1973 — это была та трагическая гонка, когда по телевизору показали, как медленно сгорел Роджер Уильямсон. Вокруг этой аварии было множество недоразумений, и мне хотелось бы еще раз об этом поговорить.

Лично меня обвиняли в бессердечии в связи с этой аварией, как будто бы мне было все равно, что там кто-то сгорел. Но это был не лишь бы кто-то, а один из самых лучших. Мне он нравился, и я был близко знаком с его спонсором, Томом Уайткрофтом, который был душевным и толковым человеком. Мы все знали друг друга со времен Формулы 3, и наши отношения были близкими, совсем не как обычно в Формуле 1.

На одно и то же событие можно посмотреть с трех точек зрения. Во-первых, только факты:

Восьмой круг, March Уильямсона вылетел влево на быстром, но несложном участке трассы. По следам на бетоне позже установили, что дело было в поломке подвески, хотя возможен и дефект шины. Судя по тому, как развивались события, ошибку гонщика можно практически исключить. Машина врезалась в отбойник, ее отшвырнуло на другую сторону трассы, при этом она многократно перевернулась и повисла на противоположном отбойнике вверх колесами.

Вторая точка зрения: Дэвид Перли, лучший друг Уильямсона, на момент аварии был непосредственно за ним и все видел. Он немедленно затормозил, съехал с трассы, побежал к горящей уже машине своего друга. Пламя тогда еще не было опасным. Перли попытался перевернуть машину, но у него не хватило сил. Маршалы и пожарные предпочли остаться в стороне и не помогать. По телевизору можно было увидеть, как Перли подталкивал этих людей к машине, но потом все же вынужден был все делать в одиночку — безуспешно.

Зрителей, которые хотели помочь и перелезли через забор, отогнали полицейские. Руководство гонки, хотя и увидело сигналы, подаваемые другими гонщиками на стартовой прямой, не знало, что делать. Не было ни телефонной связи, ни остановки гонки, ничего, только одинокая борьба Дэвида Перли в прямом эфире по телевизору.

Теперь точка зрения гонщиков: без сомнения, огромная авария, дым и пламя, но тот пилот явно в порядке и теперь пытается потушить свою машину. То обстоятельство, что Перли сражался за жизнь Уильямсона, было для меня невозможно разглядеть, так как вторая машина была припаркована вне поля зрения или, возможно, скрывалась за клубами дыма, сейчас я уже точно не помню.

Когда потом мы узнали, что случилось, то были поражены до глубины души. Залитое слезами лицо Тома Уайткрафта я не забуду до конца своих дней. Особенно жестоким стало расхождение в восприятии события между гонщиками и телезрителями. Миллионы людей в своих домах увидели шоу о бесчеловечном спорте, в котором все коллеги — кроме Перли — не только не сделали ничего, чтобы спасти одного из них, а напротив, тупо продолжали наматывать круги, три или четыре раза проехав мимо места аварии и не остановившись. Можно считать нас холодными, эгоистичными и расчетливыми, но нет ни одного гонщика, который не попытался бы спасти другого из горящей машины. В случае Роджера Уильямсона все совпало: отвратительная работа маршалов, трусость и нерешительность, некомпетентное руководство гонкой и двусмысленная обстановка, не позволившая другим пилотам понять, что произошло на самом деле.

Лично меня особо обвиняли в одном неудачном комментарии после гонки.[8] И теперь, когда уже прошло столько времени, я могу только повторить, что в тот момент был, как никогда, далек от какой-либо бесчувственности или цинизма. Когда нам всем было ужасно плохо, на нас навалились репортеры и в таких обстоятельствах может легко случиться, что вы сократите какую-

то фразу, чтобы отделаться побыстрее от назойливых вопросов. И сегодня я считаю гонку в Зандвоорте 1973 года одним из самых удручающих дней в моей карьере.

В том июле 1973 года Энцо Феррари окончательно стало ясно, что он хотел меня заполучить. И он прислал послов.

Ferrari и BRM — вот это разница! Журналист Хельмут Цвикль сказал, что это как NASA и клуб любителей воздушных змеев.

Конечно же, я хотел в Ferrari и уйти из BRM, которым, однако, целиком и полностью принадлежал еще на два года. У меня было три внутренних предлога для того, чтобы нарушить контракт той осенью:

Луис Стенли задерживал выплату положенного мне гонорара. Было известно, что любые платежи в BRM проходили с большим скрипом.

Во-вторых, из любого договора можно себя выкупить, если заплатишь. А Феррари был готов предоставить деньги на уплату неустойки.

В третьих, вся команда BRM настолько пала духом и не имела ни малейшего представления, что делать дальше с технической точки зрения, что стало ясно, что закат не за горами.

Конечно же, Стенли на меня обиделся и это не удивительно. Его команда вскоре исчезла вместе со всеми воспоминаниями о героических 60-х. Сам же он еще периодически появлялся на людях, и после моей аварии на Нюрбургринге в 1976 году предложил прислать лучшего английского хирурга. Позже в Лондоне я имел возможность лично поблагодарить его за это. Так что и сегодня он остается у меня в памяти настоящим джентльменом. В этом он был лучше, чем в шефстве над командой.

Глава 3
Феррари

Джон Сертиз стал чемпионом мира на Ferrari в 1964 году. После этого Ferrari выигрывала в среднем одну гонку за сезон, и в 1973 году команда была совершенно в загоне. Жаки Икс и Артуро Мерцарио безнадежно отставали. А после того, как Икс в Сильверстоуне, вскоре после середины сезона, квалифицировался 19-м, гонки посещались только от случая к случаю.

Ответственным за катастрофу техники стал Коломбо, и в середине сезона из «Сибири» был обратно призван гениальный Мауро Форгьери. Почему Форгьери был в опале, я не знаю, во всяком случае, он получил новый шанс. Коломбо разрабатывал машину Икса, а Форгьери занимался автомобилем Мерцарио. Внешне, как обычно, во всем обвинялись пилоты.

Еще осенью 1973 годя меня привезли в Италию и представили Энцо Феррари. Я проехал пару кругов по тестовой трассе Фиорано, после чего должен был высказать свое мнение «старику». Тогда я еще не говорил по-итальянски, и сын Феррари, Пьеро Ларди, был переводчиком. Пьеро был внебрачным ребенком, и поэтому не мог зваться Феррари. Старик свято хранил память о своем «легитимном» сыне Дино, который умер в 1956 году в возрасте 24-х лет от лейкемии. Только в восьмидесятые годы Пьеро был признан «полноценным» сыном и смог сменить имя на Феррари. Показательным для точки зрения Энцо Феррари было предложение, которое он сам привел в своей книге: «Любовь между мужчиной и женщиной слишком перегружена сексуальными желаниями, а единственная великая и глубокая любовь, которая возможна в мире, это — любовь отца к своему сыну».

Вернемся к осени 1973 года. «Что ты думаешь о машине», — спросил Феррари, который со всеми своими гонщиками был «на ты». «Дрянь», — сказал я. Но Ларди сразу меня прервал: «Такого говорить нельзя».

«Как это нельзя?» Автомобиль обладал до смешного недостаточной поворачиваемостью, не позволял зайти ни в один поворот, на нем просто невозможно было ехать. «Нет», — ответил Пьеро, — «этого нельзя переводить».

Так что я сказал, что автомобиль плохо держит дорогу, обладает излишней недостаточной поворачиваемостью, нужно переделать переднюю часть.

Феррари — Форгьери: «Сколько тебе нужно, чтобы внести

изменения, необходимые в представлении Лауды?»

«Одну неделю».

Феррари — Лауде: «Если через неделю ты не будешь быстрее на секунду, вылетишь из команды».

К этому моменту Форгьери уже очень далеко продвинулся в своей работе над новой передней подвеской с низким центром крена,[9] я знал об этом и поэтому не был слишком шокирован. Но я понимал, на какую мозоль наступил: не автомобили Ferrari проиграли сезон, а лишь гонщики Икс и Мерцарио, машины, в любом случае, были великолепны. Сказать Энцо Феррари, что его машины плохи — этого в системе предусмотрено не было.

В ту неделю я сидел у Форгьери круглосуточно «за спиной», и, действительно, новая передняя ось была настолько лучше, что я легко спас свою шкуру — в первый, но далеко не в последний раз в Ferrari.

Один из сотрудников сказал об Энцо Феррари: «Он — жизнь, он — знамя, он — фабрика». В 70-е годы это было совершенно справедливо, даже в 80-е. Это выражает пафос, всегда бывший не только частью легенды Ferrari, но и ее реальностью.

Когда я в 1973 году познакомился с Феррари, ему было 75 лет, и он не выглядел моложе. Он мог держаться с большим достоинством, а в узком кругу был менее впечатляющ. У него была пара странных привычек, он чесался в самых невероятных местах и отплевывался по нескольку минут, с полной самоотверженностью, в свой гигантский платок, который в полностью развернутом виде был размером со знамя. Умственно он был еще вполне в себе, его формулировки были шутливыми и умными. Несмотря на все собачье почитание, в центре которого находился, он обладал тонкой самоиронией. Один журналист спросил, как он, Энцо Феррари, видит себя со стороны.

«Если я утром смотрю в зеркало, то сам себя не понимаю». Благосклонно он предложил и другую интерпретацию — что не все вещи в жизни можно постичь. Это, конечно, замечательно.

Даже неэтичный, но довольно актуальный в Италии вопрос, что случится с фирмой после его смерти, привел к величественному ответу: «Я не беспокоюсь о том, что будет после меня».

Несмотря на это, он был вполне готов броситься в огонь и декламировать речи, достойные д'Аннунцио.[10] Когда необходимо было мотивировать коллектив, в так называемых годовых выступлениях, речь шла о клятве на верность и о силе труда, с которыми придет победа.

Частью легенды был также его отказ посещать гонки, и вообще покидать местность Модена/Маранелло, за редчайшими

исключениями. Поскольку он еще и принимал не так много гостей, то находился в собственном изолированном мире, в котором был полностью зависим от информации своих лакеев и газетных сообщений. Действительно объективно, хладнокровно рассказывать о Феррари в Италии просто не принято. Из индивидуальных эмоций и целей различных лобби, возникали тирады из типографской краски, которые уже стоили головы многим зависимым от Ferrari людям. Энцо Феррари никогда не был в состоянии фильтровать эти сообщения по содержанию в них истины и по их намерениям. Поэтому его гонщики, начальники служб команды и механики долговременно находились под давлением прессы — с тем конечным эффектом, что почти ни один трудовой договор не оканчивался в нормальных, спокойных обстоятельствах. Все время были «казино», от Фанхио до Альборето.

Если бы те эмоции, с которыми у Феррари приводились в движение спорт и бизнес, были обращены в нужном направлении, то возникли бы замечательные возможности. Прежде всего, связанные с техническим оснащением и тестовой трассой Фиорано. Она находится на расстоянии всего лишь нескольких сотен метров от производственных площадей в Маранелло и всегда в распоряжении. Ни у одной команды Формулы 1 нет подобного комплекса.

Если Клей Регаццони и я проводили тесты, Коммендаторе почти всегда появлялся в Фиорано. Там он часто сидел весь день, обычно читая газету. Он был невероятным любителем читать газеты. Казалось, что шум его гоночных машин являлся фоном, который был ему полезен. Часто он оставался и после обеда и ел в маленьком ресторане, который там оборудовали по его распоряжению. Он всегда был в курсе, что испытывалось на тестах — передняя подвеска или выхлоп. Что бы ни было, он всегда требовал постоянной информации. В общем, смысла в этом не было, поскольку он не предлагал технических решений. Несмотря на это, каждое принятие решения проходило иерархический путь наверх к боссу и оттуда вниз — к механикам, менеджерам или гонщикам. При этом было очень важно непосредственно общаться с Феррари и противостоять влиянию его лакеев и информаторов. В конце концов, он же имел только «отполированную» информацию извне, зависящую от личности передававшего. Техника — держать старика всегда счастливым — часто была важнее, чем собственно техника. Он не был хорошим добродушным дядюшкой, он был господином, и его гнева боялись.

В каждый день тестов я искал контакта с шефом, и если его

не было в Фиорано, то я ехал на фабрику и шел прямиком, без доклада, в его комнату. Вежливый стук, «Войдите», и вот я оказывался в этом знаменитом гроте, со строгими темно-синими стенами и изображением умершего сына напротив письменного стола. Этот прямой доступ, на который больше никто не осмеливался, но который старик охотно принимал, облегчал мою жизнь в Ferrari и, несомненно, продвинул нас вперед в техническом отношении. Я смог приобрести влияние на Форгьери и поддерживать мотивацию к долгосрочным дальнейшим разработкам.

Лука Монтеземоло, совсем молодой гоночный директор, хоть и был явным протеже клана Аньелли,[11] тем не менее, хорош для этой работы. Его происхождение давало ему устойчивое положение в среде внутренних интриг, так что он действительно мог сосредоточиться на прагматичной работе. А это для гоночного директора Ferrari — уже прекрасный результат. Я сразу и не припомню никого ни до него, ни после, кому бы это удавалось.

Картина динамичной, стремящейся вперед и вполне гармоничной команды чудесным образом приобретала целостность благодаря Клею Регаццони. Для меня он был идеалом коллеги по команде — хотя и сильным, но не настолько, чтобы в команде летели пух и перья. Позиции расставились автоматически с течением времени. В личном плане я отлично уживался с ним, он постоянно спешил. В Италии он пользовался репутацией хвастуна и героя-любовника, в его обществе никогда не было скучно. У меня никогда больше не появлялось партнера по команде, с которым я частным образом проводил бы столько времени вместе. Он был искренним и прямолинейным, его эмоции можно было читать прямо на лице. И если ему что-то было не по нраву, он сразу говорил. Правда, я должен признаться, из-за оси «Лауда-Монтеземоло» он, конечно, был несколько оттеснен в сторону.

Мы могли бы стать чемпионами мира уже в 1974 году. Сначала я упустил все свои шансы, потом в финальной борьбе на двух заключительных заокеанских Гран-при Регаццони подвела техника. Чемпионом стал Фиттипальди на McLaren.

В 1975 году появилось чудо — Ferrari 312T, мчащийся памятник Форгьери, жемчужина среди гоночных автомобилей. Начиная с Монако, я контролировал ситуацию, последовала золотая серия — Монако, Цольдер, Андерсторп, победа в Ле-Кастелле и в довесок, когда я уже был чемпионом, еще и в Уоткинс Глене.

Моя жизнь переменилась в кратчайшее время во всех

отношениях. Самое большое отличие популярность придавала внешне. Уже обеих побед 74 года (Испания, Бельгия) было достаточно, чтобы каждый в Австрии узнавал слово Niki, немцы меня некоторым образом усыновили, а итальянцы перемножали Лауду на Феррари. С самого начала, когда пошла известность, она мало что для меня значила, и изменила меня разве что в том отношении, что я пытался в частной жизни все больше и больше уйти в «заповедник» — очень узкий круг друзей, строго определенные рестораны, больше оставаться дома. Новая любовь — полеты — хорошо подходила к этому. То, что поначалу интересовало меня только как техническая задача, приобрело и практическое значение. Небольшой собственный самолет мог бы намного сократить, по крайней мере, маршрут Зальцбург — Модена — Зальцбург. Я начал брать уроки и купил Cessna Golden Eagle, для полетов на котором я вначале нанял летчика. Так или иначе, я мог себе это позволить, зарплата в Ferrari была грандиозной по сравнению с моей прежней ситуацией (а по сегодняшним меркам — смехотворной). И за выступления в кузовных гонках на BMW-Alpina я получал приличные гонорары.

Между Мариэллой и мной отношения не были больше фантастическими. Я не мог бы определить какую-то особенную причину, просто так случилось. Несмотря на это, мы хотели выехать из крошечного жилища и планировали строить дом в красивом месте в районе Зальцбурга, в общине Хоф, между озером Фушль и Тальгау, всего лишь в десяти минутах на машине от аэропорта Зальцбурга. Мариэлла взяла на себя переговоры с архитектором.

Однажды летом 1975 года Курд Юргенс[12] устраивал вечеринку в своем зальцбургском доме. Подобным делам я тогда придавал так же мало значения, как и сегодня, но как-то получилось, что мы с Мариэллой пошли туда. Караян[13] был там и говорил со мной об автомобилях. Курд Юргенс был очень радушен, и все оказалось приятнее, чем можно было ожидать. Я обратил внимание на молодую даму, по-настоящему бойкую и привлекательную. Ее волосы глубокого коричневого оттенка особенно хорошо смотрелись на фоне белого платья. В один из моментов она оказалась в моей близости, присела и коснулась моего колена. Никто из нас ничего не знал о другом, но как-то само собой оказалось, что она обратилась ко мне «на ты»: «Что ты хочешь выпить?»

— «Воды», — сказал я, и она принесла мне стакан. Открытость, с какой она ко мне обратилась, и теплота ее образа и голоса понравились мне, и я спросил кого-то, кто она такая. Марлен, подруга Курда Юргенса. Ах, значит, хозяйка приема. Это

было все, что случилось в тот день.

Днем позже я случайно столкнулся с Лемми Хофером.[14] Он задержал меня, сообщил про сюрприз, оставил сидеть в саду «Фризахер»[15] и снова появился уже с Марлен. Я был слишком робок, чтобы заговорить с ней, и вообще, это была затруднительная ситуация. Лемми и я болтали о какой-то чепухе, потом мне надо было идти, поскольку начинались мои авиационные занятия. Молодая женщина поняла из разговора, что я — гонщик. Предыдущим вечером она узнала только, что меня зовут Ники Лауда и я известный спортсмен, правда, предположила, что теннисист. Она спросила: «А что, собственно, делает гонщик в, так сказать, частном плане?»

Я дал очень толковый ответ вроде:

— «Ну… это зависит от… ничего такого особенного. А что?»

— «Да так, просто хотелось знать».

В тот день после обеда я почти не мог сконцентрироваться на полетных занятиях. Узнав телефонный номер, на следующий день я позвонил в дом Курда Юргенса. На мое счастье, он был в отъезде, а Марлен — дома. Хочет ли она со мной прогуляться? Да.

Я уже был к тому времени публичной личностью и должен был думать, где и с кем я показываюсь, поэтому мы поехали в другую сторону, во Фрайлассинг. Позже Марлен из-за воспаления надо было провести несколько дней в клинике Зальцбурга. Я посетил ее там, и она сказала, что ее отпускают. Это был обман, ей еще надо было смирно оставаться в постели, но она выбралась через окно и мы поехали на гору Гайсберг в старинную гостиницу, в которой пятеро крестьян играли в карты. Начиная с этого момента, все было ясно.

Марлен улетела назад к родственникам на Ибицу. Я вызвал своего пилота, Кеметингера, и сказал ему, что нам срочно надо на Ибицу. Это немного далековато, сказал он, поскольку у нас тогда был только Golden Eagle. Мне все равно, мы помчимся туда, в четыре часа. Мариэлле я что-то наплел про контракт на рекламу джинсов в Барселоне.

Итак, мы полетели, на Ибицу прибыли в полночь. Марлен уже была на аэродроме. Она повела нас через ночную жизнь Ибицы, потом я ощутил чудесный хаос ее семейства — мама, сестра Рената, брат Тилли. Мама — испанка, дети появились на свет в Венесуэле (Марлен), Чили и Испании. Все происходит на южный манер, невероятно свободно, легко, открыто и сердечно. Это было прямой противоположностью моей прежней жизни, противоположностью моей дисциплинированности, усердия и ожесточенности. Я был захвачен всем этим.

Пока еще я мог все держать в тайне и старался выиграть время, чтобы придти к согласию с самим собой и с Мариэллой. Сначала мне нужно было уехать на две недели в Америку, на тесты Ferarri перед гонкой в Уоткинс Глене. Непрерывно лил дождь, я только болтался туда-сюда и располагал достаточным временем для раздумий. После гонки я сразу улетел обратно и встретился с Марлен во «Фризахере». Правда, мне непременно надо домой, сказал я, нельзя после двух недель в Америке убегать в первый же вечер.

Она сказала, что тогда поедет в Вену, Курд все равно просил ее последить за порядком в его доме.

Я приехал домой, там все было благоустроенно и в лучшем виде. Я повесил пиджак на кресло, посмотрел на Мариэллу и понял — так дальше не пойдет. Боже мой, я совсем забыл, мне же надо в Вену, в банк (хотя был уже вечер). Схватив пиджак, я был таков. Примчавшись во «Фризахер» в паническом страхе, что Марлен уже уехала, я застал ее в момент, когда она уже садилась в машину. Все назад, я уже здесь и останусь здесь.

Тайна, таким образом, вскоре перестала быть таковой, газета «Kurier» все раскопала и запустила в печать историю о Ники Лауде и подруге Курда Юргенса.

Марлен и я поженились весной 1976 года в загсе венского района Нойштадт, где были столь любезны, что назначили нам время после окончания работы, тем самым мы избежали возможного «циркового представления». Работник загса был возмущен тем, что я без галстука. Свидетель, доктор Ертель, одолжил мне свой.

Гоночный сезон 1976 года начался фантастически, Ferrari громили всех. Я победил в первых двух гонках, Регаццони — в третьей. Оглядываясь назад, можно сказать, что все было чересчур гладко.

Первым признаком неприятностей был уход моего друга и опоры Луки Монтеземоло. Его карьера не могла надолго задерживаться на первой ступеньке — работе гоночного директора. Луку пригласили ближе к сердцевине власти империи FIAT. Его преемник Даниэле Аудетто был тщеславным парнем, втянутым в текущие интриги, невротиком и, в общем, таким же суетливым, как и все другие суетящиеся в Ferrari. Сразу стало не хватать спокойного, умного человека в тени Коммендаторе.

А потом случилась странная авария с трактором.

Я хотел снести пригорок на лужайке перед домом и во время этого процесса перевернулся на тракторе. Не хватило пары сантиметров, и меня бы убило или раздавило, во всяком случае, я был плотно утрамбован в землю. Отделался я только двумя

сломанными ребрами, что, по правде, было хорошим результатом для такого рода аварии с трактором весом 1,8 тонны. Но боли были адские.

Плюс ко всему средства массовой информации набросились на этот случай. Конечно, чемпион мира в Формуле 1, потерпевший аварию на тракторе — это однозначно выгодная тема. В Ferrari поднялась паника. Все мои победы не могли предотвратить того, что часть итальянской прессы по-прежнему требовала итальянского пилота для Ferrari. Как только поступила информация о моем несчастье, появился шанс, хотя бы на следующую гонку посадить итальянца в кокпит, и поскольку как раз случайно один парень по имени Фламмини хорошо проехал гонку Формулы 2, то им должен был стать он. Даже сама мысль об этом была гротескной, и в этой буре эмоций я тоже не взвешивал каждую свою фразу и сказал кому-то, что итальянцы могут все равно ездить только вокруг церковной башни. «Газзетта дело спорт» сделала из этого громкий заголовок, после чего в Италии поднялась серьезная буря.

Фирма послала персонального вассала шефа — Санте Гедини (который позже стал моим сотрудником и сегодня отвечает за рекламу Parmalat и, тем самым, за мою кепку). Тогда он ночью примчался из Маранелло в Зальцбург, появился у меня рано утром, отогнал репортеров от моей двери палкой и снабдил Феррари текущими бюллетенями — так что это был настоящий обезьяний цирк.

Когда я с этими адскими болями лежал в постели, Клеттнер, радиорепортер из Зальцбурга притащил ко мне мужчину по имени Вилли Дунгль. Я его никогда не видел, но много о нем слышал: массажист, чудесный целитель, гуру, специалист по питанию, важная персона, связанная с сенсационными тогдашними успехами австрийских лыжников-прыгунов.

Моя первая встреча с Дунглем протекала примерно так:

Я лежал в постели и не мог пошевелиться от боли. Объявили о приходе целителя. Пожалуйста, пусть заходит. Выход на сцену Дунгля. Он в плохом настроении, резок, скомканное Guten Tag. Он только посмотрел на меня, к чему-то немного прислушался, даже не дотронулся до меня и решился на окончательный приговор. «Тут я совсем ничего сделать не могу сделать. Если Вы что-то от меня хотите, должны озаботиться Вашим приездом в Вену». Уход Дунгля, а я думаю, что это самый большой брюзга на свете.

Несмотря на успокаивающую классификацию в чемпионате (после трех гонок у меня было 24 очка, у ближайшего соперника — 10) в Ferrari разразилась паника, которая и меня напрягла. Я

хотел сделать все, чтобы стартовать на следующем Гран-при. Так что, с возрастающими болями я, тем не менее, поехал в Вену, чтобы показаться замечательному хирургу-травматологу Пойгенфюрсту и представиться Вили Дунглю. Оба часто дополняли друг друга в щекотливых случаях.

Дунгль сказал мне, что сделав усилие для этой поездки в Вену я, так сказать, квалифицировался для его помощи, поскольку до сих пор он считал меня за очень надменного спортсмена, который не считается с собственным телом. Если я четко и ясно выражу волю — сделать, начиная с сегодняшнего дня, что-либо для своего тела, он начал бы со мной заниматься. Я проскрипел что-то вроде: «Ага…»

Начиная с этого момента, Дунгль стал одним из важнейших для меня и для моей профессии людей. Он непобедим, он гений. Его знания, чутье, деликатность, его методы — я просто не могу себе представить, что на Земле есть второй человек, который столько же может. Он заново открыл для меня тело, и в возрасте 36 лет я в лучшей форме, чем в 26. Он привел меня к тому, что я сменил рацион питания и привычки, и для всего находил такие объяснения, которые я действительно мог понять.

Помимо этого, он один из лидеров по брюзжанию на свете. С ним почти невозможно говорить по телефону. При разговоре по телефону он так недружелюбен, что через три слова хочется положить трубку, ибо непонятно, как с ним говорить дальше. Тональность разговоров между Вилли и Густи[16] Дунгль — тоже наслаждение для любителей суровости. Но, поскольку они недавно отпраздновали серебряную свадьбу, этому не придается почти никакого значения.

Обычно сначала нужно подождать, насколько теплее станет нрав нашего Вилли. Все эти годы он страдал от тяжелой болезни почек, о которой знали лишь немногие, и дела его теперь идут только в гору после успешной пересадки почки летом 1985 года.

Удивительной его особенностью является тот факт, что его золотые руки ржавеют в тот момент, когда касаются руля. Это восхитительно, с какой уверенностью он включает не ту передачу и упрямо остается на ней. Об этих вещах с ним дискутировать нельзя, он упрям и несговорчив, как осел и становится все более ворчливым.

Прекрасный пример: случай произошел несколько лет назад в Южной Африке, когда импортер Mercedes предоставил мне в распоряжение модель 380 SE в чудесном цвете «золотой металлик». Я передал его Вилли для того, чтобы он мог ежедневно покупать свежие продукты и договорился с ним о соблюдении трех вещей, даже если внутренне он будет им

противиться. Первое — в Южной Африке левостороннее движение. Второе — при движении селектор КПП должен находиться в положении «D». И третье — при парковке нужно всегда ставить автомобиль на ручной тормоз.

Несколько дней это работало чудесно. Каждый раз, когда он возвращался, я мимоходом осматривал машину и констатировал: все еще без повреждений. У меня, как всегда, было тщеславие вернуть арендованную машину в оригинальном состоянии, отсюда и мое восхищение фантастическим улучшением формы Вилли.

И вот на субботних тренировках Вилли отсутствует. Я уже в McLaren, уже застегнуты ремни, а Вилли нет. Я зову Рона Денниса: «Где Вилли?» Он успокаивает меня: «Сейчас не могу тебе сказать». Конечно, это был самый идиотский ответ, я встревожился и потребовал рассказать, в чем дело. Ответ: «Вилли в полиции».

Произошло следующее. Вилли был в овощном магазине, чтобы купить обычные чудесные вещи, как вдруг — коварным и необъяснимым образом — наш Mercedes цвета «золотой металлик» пришел в движение и въехал в магазин через витрину. Огромные убытки, огромное возбуждение. «Необъяснимо», — сказал Вилли, и был очень зол на Mercedes. Даже возникла версия, что пара негров якобы толкнули автомобиль в витрину, желая ограбить магазин. Все казалось более вероятным, чем то, что Вилли забыл поставить машину на тормоз. Тогда я сразу закрыл тему. Я все равно бы ничего не добился, только рассердил бы его.

Ну хватит об этом. Вождение чаще всего брал на себя я, а в остальном главным и единственным настоящим был он, и я ему бесконечно благодарен.

Тогда, в мае 1976 года, Дунгль на самом деле смог восстановить меня для гонки в Хараме. Однако вся акция проходила на пределе, все очень легко могло пойти не так. Во время жесткого маневра в дуэли с Джеймсом Хантом сломанное ребро выскочило и могло при этом проткнуть легкое. И боли были по ту сторону переносимого. Массаж Вилли, который он сделал после гонки, чтобы вновь вправить ребро, был чистым волшебством. Мое второе место в Хараме означало драгоценные шесть очков, а все вместе было первым ощущением предстоящего хаоса в моей жизни и в Ferrari.

Но сначала большой сбор — победа в Цольдере, победа в Монако, победа в Брэндс-Хэтч. После первых девяти гонок сезона у меня было 61 очко. Оба ex-aequo[17] вторых гонщика, Джеймс Хант на McLaren и Патрик Депайе на Tyrrell, были едва на

горизонте: по 26 очков.

В противоположность обычной для Ferrari практике, мой контракт хотели продлить уже в середине сезона, не желая каких-либо сюрпризов. Энцо Феррари, как правило, имел дурную привычку заставлять своих гонщиков дергаться, пока нигде не окажется свободного места. Таким образом снижались цены, и Старик считал себя за умного тактика. Но в 1976 году Коммендаторе был исключительно расположен для того, чтобы вскоре придти со мной к соглашению. Шоу, которое получилось из этих переговоров, я уже однажды описывал, я не могу этого выразить по другому, поэтому разрешите мне привести здесь выдержку из книги «Протокол» 1977 года:

> Я сижу со стариком и его сыном Пьеро Ларди в задней комнате ресторана Cavallino, напротив завода в Маранелло. Мой итальянский хотя и стал уже вполне пригодным, но на таких переговорах Ларди всегда делает итало-английский перевод. Он охотно желал бы, чтобы я остался и в 1977 году, сказал Старик, что для этого нужно? Команда с двумя гонщиками, а не с тремя, говорю я, поскольку это превысило бы возможности техников и механиков. И в качестве второго пилота я охотно бы увидел Регаццони. Это будет сложно, его я хотел бы отстранить, говорит старик. Мы немного говорим о том, о сем, и я все время повторяю, что для меня бъло бы замечательно, если Регаццони останется.
>
> В один момент он спрашивает, что я думаю о деньгах. Сколько я потребую? Я называю ему сумму в шиллингах: столько-то миллионов шиллингов. Он молчит, встает, идет к телефону, звонит бухгалтеру Делла Каза и спрашивает его: сколько будет в переводе столько-то миллионов шиллингов? Ждет ответа, кладет трубку, возвращается и спокойно садится напротив меня. ПОТОМ ОН НАЧИНАЕТ ОРАТЬ ТАК, как я еще в жизни не слышал. Он кричит, как на вертеле: наглость, свинство, что я себе позволяю, я сошел с ума, нам не о чем больше говорить, нам не по пути, и когда он переводит дыхание, Пьеро быстро переводит последнее проклятие. Перевод — полезная «прокладка» в таких переговорах, ругательства делаются более абстрактными. Я говорю Пьеро, переведи ему, если нам не по пути, то я могу лететь домой. Пьеро говорит, чтобы я оставался сидеть. Так продолжается некоторое время, наконец, я говорю, что Феррари должен сделать встречное предложение.

Нет, — говорит старик, он хочет видеть в своей команде только счастливых гонщиков, а его встречное предложение не сделает меня счастливым. Ну ладно, тогда я действительно могу ехать домой. Раз мое предложение не принято и встречное не делается, то у нас нет шансов. Наконец, он делает предложение, на добрую четверть ниже моих требований, уже в лирах. Я злюсь и говорю Пьеро: объясни ему, что его менеджер уже предлагал мне на пару миллионов лир больше, он, что, хочет меня одурачить? Мой гнев не наигран, я теряю уважение, поскольку мы равноправные партнеры. Он хочет купить мои способности, а они стоят столько-то. Что? — кричит старик, — это правда про Аудетто? Да, — говорю я, позови его. Он зовет Аудетто, спрашивает его, верна ли названная сумма? Да, — говорит Аудетто, он предложил столько-то. Потом Феррари говорит мне: хорошо, если один мой сумасшедший служащий предложил столько, то ему придется согласиться. Аудетто он обещает еще поговорить с ним и отпускает его. Но это мое последнее предложение, кричит он на меня, ревет, как бык. Я показываю добрую волю и спокойно снижаю планку на процент. В ответ на это он успокаивается и говорит, что я бессовестный, это неслыханно, с него хватит, я перешел все границы, у него нервы, я хочу его смерти. Я прошу перевести Пьеро, что Ferrari без меня не стала бы чемпионом никогда. Пьеро: «Этого я не могу перевести, я этого не сделаю». Я ему отвечаю, чтобы он не трусил и спокойно переводил, причем быстро. Пьеро собирается с духом и переводит, краснея. Старик начинает снова кричать, он целый час ходит туда-сюда, пока не спрашивает, сколько я требую. Я опускаюсь еще на четыре процента, это мое последнее предложение.

Потом он говорит: OK, EBREO — «ладно, еврей». Но это ему позволительно, это входит в цену. В этот момент он прелестный и славный, очаровательный старик, самый приятный собеседник, какого можно себе представить.

Глава 4
Нюрбургринг

1 августа 1976 года я разбился на Нюрбургринге.

Я хотел бы пояснить, какие отношения у меня сложились с Рингом. В средствах массовой информации все возвели до уровня личного противостояния и судьбоносной связи. Это полная чепуха, здесь пытаются присочинить то, чего никогда не было. Расскажу с самого начала.

Впервые я познакомился с Рингом в 1969 году, тогда мне было 20 лет, и я ездил в Формуле V. Нам всем очень понравилось там гоняться. Если ты вылетал, то перед тобой расступались кусты и проглатывали тебя. А потом снова смыкались у тебя за спиной, и никто не знал, где ты лежишь. Мы не считали, что это плохо, скорее, что интересно.

В начале семидесятых годов я все больше становился помешанным на Ринге — но без лишних эмоций. Я хотел ездить там как можно более идеально, и именно эта длинная трасса, больше чем любая другая, предоставляла многочисленные возможности работы над собой. Наступили годы кузовных гонок, в 1973 году я на двухклапанном BMW прошел круг за 8:17,4, о котором свидетели события еще сегодня слагают легенды. Были у меня и аварии, в 1973-м я на BRM пролетел 300 метров под откос, в 1974-м я выбил Джоди Шектера, но, в общем-то ничего необычного в этом не было.

Тогда погибало много людей, и на Ринге, и на других гоночных трассах по всему миру. Стало ясно, что если не предпринять меры по повышению безопасности, все более быстрые машины грозят истребить не только нас самих, но и весь спорт. Здравомыслящие гонщики, здравомыслящие журналисты, здравомыслящие функционеры начали работать над этой задачей, а лидером был Джеки Стюарт.

По самой своей конструкции Нюрбургринг был, конечно, наиболее проблемной гоночной трассой. 22,8 километров по лесу даже при всем желании невозможно сделать безопасными. В перспективе трассы такого типа были обречены. Но пока что в 1974 году была принята трехлетняя программа по улучшению, например, касательно отбойников. Было совершенно ясно, что по истечении этих трех лет FIA больше не выдала бы Рингу лицензии.

Потом наступил мой чемпионский 1975 год и с ним полное безумие — первый круг на Нюрбургринге быстрее, чем за семь

минут. Это случилось на субботней тренировке и смогло стать возможным только под очень определенное настроение, второй раз я на такое усилие был бы не способен. Когда я проехал мимо боксов, то увидел в зеркало заднего вида, как механики замахали руками. Тут я понял, что семь минут пали — новый и окончательный (быстрее с тех пор проехать не удалось никому) рекорд гласил 6:58,6. Предыдущие минутные отметки были следующие: Херманн Ланг — быстрее десяти минут (Mercedes, 1939), Фил Хилл — быстрее девяти минут (Ferrari, 1961), Джеки Стюарт — быстрее восьми минут (Matra, 1968).

Я заставил себя сделать тот бросок в 1975 году — хотя мой мозг мне говорил: то, что ты делаешь — это безумие. По сравнению с нашими ставшими такими быстрыми машинами Ринг выглядел доисторическим, и я знал, что каждый из нас бессмысленно подвергает свою жизнь опасности.

Весной 1976 года на заседании комитета гонщиков Гран-при я предложил не ездить больше на Ринге в том году. Тогда мое предложение отклонили большинством голосов, и я согласился. Все же я видел, как много денег было потрачено на детальные улучшения. Но одного этого моего предложения хватило для того, чтобы породить легенду о вражде между мною и Рингом, хотя речь шла исключительно о целесообразности.

В 1976 году я попал в аварию, а в конце года автоматически истек срок лицензии FIA для гоночной трассы Нюрбургринг. Ко мне это не имело никакого отношения, просто случайно все так совпало.

Журналисты часто предлагали мне вернуться на место аварии, так сказать, для маленького богослужения. Не знаю, чего они при этом ожидали — что я не выдержу натиска эмоций и разрыдаюсь? Или что я вдруг резко вспомню, как все было? Когда же я действительно стою на том месте, в этом легком левом повороте, который мы всегда проходили на полном газу, и говорю: «Ага, вот площадка для гриля», то они думают: до чего хладнокровен этот Лауда.

Я не становлюсь сентиментальным только потому, что стою на этом месте. Могу придти еще пятьдесят раз, но уверен — во мне ничего не шевельнется.

Мои воспоминания о событиях до того и после — фрагментарны, а в промежутке — абсолютно ничего. Большая черная дыра.

До того. Прибыв в четверг, я ехал через паддок на своей личной машине. Из-за небольшого затора пришлось остановиться. Ко мне подошел человек и показал через окно машины фотографию могилы Йохена Риндта. Он был просто счастлив, что

смог мне ее показать. Но что он имел в виду, зачем это? Я не знаю. Я только потому об этом вспомнил, что тогда удивительно много говорили о смерти, и казалось, что некоторым людям это доставляло удовольствие.

Потом я еще помню спортивную телепередачу в субботу вечером, которую я смотрел в гостинице в Аденау. Там кто-то с пеной у рта кричал, что этот трус Лауда виноват в компании против Нюрбургринга. Парень был явно не в себе, рассказывал одну ложь за другой и закончил примерно тем, что если Лауда струсил, то лучше ему совсем завязать с гонками. Я тогда чуть не лопнул от злости из-за беспомощности, с которой сидел перед телевизором. Этот тип и сейчас еще жив, в 1985 году на новом Нюрбургринге он хотел взять у меня интервью. Я ответил ему, что пусть поищет кого-то другого и, вероятно, он до сих пор не знает, почему.

Еще я помню, что первым человеком, которого встретил в воскресенье утром, был журналист Хельмут Цвикль. Он сказал: «Обрушился Имперский мост» и это конечно было просто поразительно. Самый большой мост нашей страны через Дунай обрушился, а потому, что это было в воскресенье и рано утром, то погибли не сотни людей, а только один-единственный человек. Новость была настолько гротескной, что я даже не нашелся что ответить. Я несколько растерялся и постарался больше об этом не думать.

Последнее воспоминание о гонке — это замена шин, с дождевых на слики, и то, как я выезжаю из боксов.

Следующее воспоминание: грохот вертолета. Потом: я лежу в кровати, устал, хочу спать, ничего не знаю, скоро конец.

Только на четвертый день выяснилось, что я буду жить. Из-за вдыхания паров бензина возникли серьезные повреждения легких и крови. Ожоги сами по себе: на лице, голове и на руках, не были опасны для жизни, но зато шрамы остались до сих пор.

Слава Богу, что я тогда не мог читать газет. «Bild» поместила заголовок: «У самого быстрого гонщика в мире Ники Лауды больше нет лица — только мясо, глаза вытекли». Когда я пошел на поправку и, к счастью, по-прежнему не мог читать газет, «Bild» обрадовал заголовком «Ники Лауда выживет… но как жить без лица?» Прогноз на мою дальнейшую жизнь выглядел так: «Как же жить без лица? Как бы жестоко это не звучало: даже если его тело полностью выздоровеет, он полгода не сможет показаться на людях. Только в начале 1979 года будет готово его новое лицо. Сформируются нос, веки, губы. Это лицо вряд ли будет похоже на прежнее. Лишь по мимике и речи друзья смогут опознать гонщика».

Так что надо честно признать, что я еще легко отделался.

Как только меня смогли перевезти из больницы в Маннхайме в Зальцбург, это было где-то через две недели, я дома посмотрел единственную видеозапись аварии. Один пятнадцатилетний паренек стоял совсем один в лесу и снимал на 8-миллиметровую камеру. Видно, как машина внезапно свернула вправо, пробила ограждение, врезалась в откос, и ее отшвырнуло на другую сторону. Все это произошло на скорости примерно 200 км/ч. В этот момент у машины оторвался бензобак. Потом можно было увидеть, как в лежащую поперек трассы Ferrari врезалась машина Бретта Лангера, и ее протащило еще сто метров дальше, потом вспыхнуло пламя. На фотографиях и других записях видно, насколько беспомощны были маршалы без огнеупорной одежды. Как другие гонщики — Ги Эдвардс, Бретт Лангер, Харальд Эртль — пытались меня спасти. И с каким презрением к смертельной опасности мой настоящий спаситель Артуро Мерцарио бросился в пламя и расстегнул ремни.

Когда я смотрел этот фильм в первый раз, то, конечно же, знал, что это происходит со мной, что это я. Однако по восприятию это была ужасная авария, которая произошла с кем-то другим. Я не мог отнести к себе происходящее на экране. Не осталось ни воспоминаний, ни какой-либо связи. Как будто речь идет о ком-то совершенно чужом. Поворот, удар, скольжение, огонь — «посмотри на него, посмотри на него!»

Не было никакого официального заявления по поводу причины аварии. Ferrari не высказались и мне, конечно, тоже нечего было добавить, так как мои воспоминания полностью стерлись. Сегодня я могу сказать, что послужило наиболее вероятной причиной аварии. Эта версия совпадает с той, которую с самого начала высказал мой тогдашний главный механик в Ferrari Эрманно Куоги. Он считает, что сзади у мотора вырвало правый продольный рычаг подвески. Двигатель является несущим элементом и соединен с подвеской колес магниевой деталью. Если эта деталь, продольный рычаг, сломается, то заднее колесо потеряет поддержку, вывернется и начнет влиять на управление машиной. В результате получится именно тот эффект, который приведет к неожиданному отклонению вправо. Подобные поломки у нас в Ferrari были и раньше, Куоги знал это совершенно точно.

Однако непосредственно перед тем я наехал левым передним колесом на поребрик. Так не было задумано, но ошибка очень незначительная и безобидная, так как поребрики на Нюрбургринге расположены под очень плоским углом. Но, возможно, машина при этом получила удар, который передался

назад.

С тех пор я всегда утверждал, что авария не оставила длительных последствий на моей душе, характере или поведении. И это верно, хотя я и не совсем уверен, в какой степени этот фейерверк иногда действует на мое подсознание.

В сущности, мне очень помог мой талант управлять эмоциями с помощью трезвых рассуждений. Нет ни малейших причин комплексовать, если у тебя не хватает половины уха. Посмотри в зеркало — вот так ты выглядишь. Если кому-то ты поэтому не нравишься, тем хуже для него. Из моей лысины я даже сделал добродетель и получал деньги от Parlamat за постоянное ношение кепки. И после моего ухода из гонок кепка приносит мне тот же доход.

Авария не преследует меня, не бежит за мной, ни в мыслях, ни в снах. Поскольку, когда вспыхнул огонь, я был без сознания, то и не осталось никаких воспоминаний. Только один единственный раз высвободились ассоциации, связанные с тем, как я боролся за свою жизнь, это было в 1984 году на Ибице.

Один наш общий с Марлен друг оставил у нас дома сигарету с марихуаной. Для Ибицы это совершенно обычное дело, но не для нас. Я всегда держался на расстоянии от любых видов наркотиков, они меня не интересуют. Но по какой-то причине, просто под настроение, мы с Марлен тогда выкурили эту сигарету.

Мы сидели у нас в гостиной, и первые двадцать минут не происходило совсем ничего. А потом оно накатило и притом настолько интенсивно, что я понял — в этой сигарете было что-то более крепкое, чем просто в обычном для Ибицы косяке. Мы болтали о какой-то чепухе, глупо и все больше смеялись. Марлен вообще не могла больше сдерживаться. Я же лежал на диване, и мое тело казалось таким тяжелым, что я вообще не мог пошевелиться. Было чудесно так тупо лежать, вывалив язык изо рта.

На Марлен оно, похоже, меньше подействовало и, внезапно, придя в себя, она начала беспокоиться о моем состоянии. «Сконцентрируйся», — сказала она, — «сконцентрируйся, сделай что-нибудь»! Но я просто лежал и был счастлив. Единственное, что я смог сказать, было: «Надо отсюда выбираться!» Каким-то образом я тоже почувствовал, что что-то пошло не так, но мне было слишком приятно, чтобы сопротивляться.

Марлен не сдавалась: «Сделай что-нибудь, сделай что-нибудь! Давай, щелкни пальцами!» Я посмотрел на два своих пальца и попытался сложить их для щелчка, но все время промахивался. Марлен обеспокоилась еще больше, начала паниковать. «Давай

поговорим о чем-нибудь», — сказала она, — «подумай о чем-нибудь! Кто изобрел пенициллин?» «Господин Пенициллин», — ответил я. Я совсем потерял контроль. Внезапно я понял, — Нюрбургринг, больница, вот так оно было: я падаю в дыру. Навзничь, переворачиваясь, я падаю в огромную дыру, и там будет очень хорошо, всему наступит конец. Я сказал Марлен: «пожалуйста, оставь меня умирать, это так прекрасно, хочу упасть в эту дыру.» Я почувствовал, что падение пройдет в полной невесомости, точно так же, как и тогда, в отделении интенсивной терапии.

«Прекрати эти глупости», — сказала Марлен. Я с трудом выбрался на поверхность, потом попытался изобразить движения одного чахоточника, которого мы оба знали, потому что он каждый день бегал по Ибице. Марлен на какое-то время оставила меня играться, потом сказала: «пойдем спать.» Я пошел в ванную и был просто поражен стоком раковины, снова дыра, я уставился в нее и… ооооx… я снова падаю. Но теперь Марлен уже не оставляла меня одного и сразу же дала пинка под зад: «прекрати, идиот!» Мне ситуация совершенно не показалась смешной, все было совершенно серьезно: вот дыра и я хочу в нее упасть, так же, как тогда, после аварии. Тогда меня заставили снова думать обрывки разговоров врачей, Марлен, и я постепенно смог осознать ситуацию и собраться с силами. Я хотел жить, должен был занять чем-то свой мозг и не мог позволить захватить себя приятному желанию упасть в дыру. Вот то, как я смог ухватиться за связь с настоящим миром — это были разговоры между людьми — и помогло мне выжить.

Спал я отвратительно и на следующее утро был все еще не в себе. Я поехал в Санта Ойлалию, зашел в кафе и с тупой улыбкой начал рассматривать людей. Теперь мне было уже не так плохо, скорее удобно. Как бы то ни было, когда я полностью пришел в себя, то поклялся больше никогда не прикасаться к этому дерьму.

Однако я понял, что этот дурацкий косяк вызвал точную копию моего душевного состояния на Нюрбургринге. Так, впервые за девять лет, меня настигли нежелательные ассоциации с аварией.

Физические же последствия были несколько сложнее, не считая быстрого восстановления внутренних органов.

Сгорели оба века, и шесть врачей высказали шесть различных мнений о том, как следует делать операцию. Я выбрал глазного хирурга из Сан-Галлена. Он взял кожу с участка за ушами и использовал ее в качестве век. Пару лет все работало отлично, но в конце 1982 года начались проблемы с правым глазом. Нижнее веко закрывалось не полностью, ночью на глазу оставалась щелка,

и он воспалился. Я выбрал самого знаменитого человека в этой области — Ива Питанжи, которого, как я слышал, называли «Микеланджело пластической хирургии». Живет он в Рио, но я поехал в Гштаад, чтобы покататься вместе с Микеланджело на лыжах. Его глаза загорелись при виде меня. На мою проблему? — правое нижнее веко? — он едва взглянул, зато все остальное понравилось ему намного больше: половина моего правого уха, мои брови, мои шрамы от ожогов. «Чудесно», — сказал он, — «для правого уха мы возьмем кусок ребра, с затылка волосы для бровей и заодно исправим лысину с правой стороны, туда мы сделаем трансплантацию отсюда вот сюда, и так далее.» Он был счастлив.

Мне понадобилось полчаса, чтобы объяснить ему, что через три месяца начинается гоночный сезон, и все, что я хочу, это привести в порядок мое правое веко. Это и так займет достаточно много времени, и мне не нужно новое ухо из куска ребра. Он был очень разочарован, что мне хотелось сделать не полный техосмотр, а всего лишь 500-километровую проверку, но все же мы договорились на январь 1983 года и мы с Марлен и Лукасом полетели в Рио. Для Лукаса это был первый полет вообще, и уже поэтому все прошло очень весело.

В клинике меня поместили под наркоз и, проснувшись четырьмя или пятью часами позже, я обнаружил, что оба моих глаза были перевязаны. Мне было плохо от наркоза. Через три дня мне разрешили вернуться в отель, непрооперированный глаз открыли, правый остался перевязанным. Полоску кожи примерно два сантиметра на пять миллиметров пересадили с затылка на веко и для обеспечения неподвижности сшили верхнее веко с нижним. Процесс выздоровления прошел хорошо, новый кусок кожи не был отторгнут, и через неделю швы убрали. Тут я испугался: я ничего не видел, совсем ничего. Глаз покраснел, загноился, и я обязательно хотел показать его окулисту. Проблема была в том, что впервые за много лет левое веко правильно закрывалось и глазное яблоко терлось о него. Но пару дней спустя все пришло в норму, и с тех пор у меня нет никаких проблем с глазами.

Остальные последствия аварии — ухо, на лбу и на голове — я не хочу оперировать. Пока все работает, пусть остается как есть.

Глава 5
Жить дальше

Многим людям показалось бы нормальным, если первые месяцы после аварии я провел бы в темной комнате и полном покое. Мое стремление — продолжить заниматься своим делом, как только восстановились физические функции, беспокоило. Одни это воспринимали, как неуважение, другие — просто с неприязнью — фу, обожженное ухо! В Ferrari же были смущены. Во всей конторе не нашлось ни одного человека, который бы нашел прагматичную линию поведения и ей следовал. Даниэле Аудетто выставил себя полным дураком, когда — якобы, чтобы мне помочь, ведь я совсем беззащитен — попытался втайне добиться отмены австрийского Гран-при. Вместо этой идиотской спешки мне в команде нужно было спокойствие, последовательность и доверие. Но об этом и речи не было. Внешне Энцо Феррари и вся фирма полностью поддерживали своего слегка подгоревшего чемпиона, но внутри чувствовалась жалкая неуверенность. Вместо доверия — лавирование.

Добиваться веры в себя мне пришлось самому — конечно же, при помощи Марлен, которая была просто супер, и Вилли Дунгля. Он научил мое измученное тело снова ходить, бегать и гоняться.

Как только я смог более-менее держать в руках руль, единственно логичным для меня стало продолжать бороться за чемпионский титул. У меня не «обгорели мозги», как насмешливо написали некоторые газеты, напротив, это было самое лучшее для моего духовного и физического состояния. Если бы я лежал в кровати и страдал по поводу событий на Нюрбургринге, это доконало бы меня психически. Так что, как только смог, я вернулся к работе. Это случилось в Монце — через 33 дня после аварии. Я пропустил две гонки и потерял 12 очков своего преимущества в чемпионате перед Джеймсом Хантом. Это было не так уж страшно.

И тогда и позже я говорил, что быстро преодолел страх. Это была ложь, но глупо было бы сообщать соперникам о своей слабости. В Монце я коченел от страха. На пятничной тренировке дело было так плохо, что при первой же возможности я вылез. Но пока что надо было изображать героя, чтобы выиграть время и придти в себя. Не мог же я сказать по телевизору: «Простите, господа, я облажался сверху донизу. Пожалуйста, дайте мне еще немного времени, пока я не отдохну, тогда я дам интервью». Иногда приходится играть в крутого парня, даже если совсем не

хочется. Таким образом, многое сродни психологической игре в прятки. Сказанная не в тот день правда может быть воспринята ужасно и будет еще долго о себе напоминать.

Ситуация в Монце стала для меня новой. Я подключил свои обычные механизмы: трезвую проверку своих ощущений, поиск причин, избавление от лишних чувств (если имелись логические предпосылки, что они лишние). Морально я был готов очень хорошо, преодолел последствия аварии или, по крайней мере, сам так считал. В том смысле, что ты мог водить машину до того и сейчас можешь точно так же, ничего не изменилось, нет причин бояться. Однако на практике получилось по-другому. Когда в Монце я сел в машину, то меня охватил такой страх, что все теории по собственной мотивации оказались бессильными. Это как понос, сердцебиение, тошнота — ужасно. Потом в отеле я спокойно обдумал сложившееся положение и попытался понять, в чем дело.

Моя ошибка: я хотел сразу же поехать так быстро, как и до аварии, несмотря на все еще ослабленное состояние и дождь. Я почувствовал себя неуверенно и неправильно отреагировал. Не мог так удерживать машину под контролем, как раньше, просто физически не имел к этому возможности. Неправильно справлялся с заносом, слишком рано тормозил и вообще, попадал в глупые ситуации.

Проанализировав этот день, я перепрограммировал субботнюю тренировку: меньше давления, расслабься, езжай медленнее. Так я и сделал: начал помедленнее, потом все быстрее и быстрее, и вдруг оказался самым быстрым пилотом Ferrari, быстрее Регаццони и новичка в команде — Ройтеманна. Этим я на практике доказал то, что уже раньше понял умом: я мог ездить так же, как и до аварии. Я настолько подавил страх, что даже занял в Монце четвертое место — неплохо при таких обстоятельствах.

Команда Ferrari по-прежнему на словах меня поддерживала, но изнутри эти господа совершенно не могли понять, как надо обращаться с чемпионом, который с изуродованным лицом (в первые недели оно выглядело действительно ужасно) пытался делать вид, что все нормально. Хаос, сплошной хаос. Вместо того, чтобы уменьшить давление на меня, они его увеличили, взяв в команду Карлоса Ройтеманна. Он был наихудшего сорта из всех неприветливых, холодных или ледяных типов, и мы всегда друг друга не выносили.

Я боролся как лев, чтобы не пойти ко дну, физически и морально.

На решающие тесты в Поль Рикаре Ferrari послали

Ройтеманна, в то же время я должен был оставаться в Фиорано и тестировать тормоза или еще какую-то чепуху. Мне пришлось взбрыкнуть и закатить концерт Старику, чтобы восстановить порядок. Мне повезло, что на этот раз Феррари был так скуп и заключил со мной договор на следующий год так рано. Если бы в той ситуации у меня не было в кармане контракта, он бы полностью сломал меня психически и выбросил.

В Канаде у меня случилась какая-то глупая поломка, в Уоткинс-Глене занял третье место. Хант выиграл обе гонки. К последнему этапу я пришел с тремя очками преимущества — Фуджи, недалеко от Токио.

Сегодня я воспринимаю потерю чемпионского титула в 1976 году по-другому чем тогда, хотя по-прежнему ни о чем ни жалею. Если бы в решающий момент у меня было бы немного больше хладнокровия, я бы легко, без проблем взял бы те два очка, которых мне не хватало для титула. Теперь бы я, возможно, был четырехкратным, а не трехкратным чемпионом, но, если честно, мне это абсолютно все равно. Мне не о чем жалеть, и Ferrari не стоит думать, что ее лишили титула. Исключительно из-за ошибок фирмы дело вообще дошло до того, что решающая схватка состоялась в Фуджи. У нас сломался коленчатый вал в Поль Рикаре, когда я с преимуществом лидировал, а в Канаде — задняя подвеска. Кроме того, было бы достаточно просто одного свистка — можно было применить командную тактику по отношению к моему коллеге по команде Регаццони в Монце. Но все, что пришло в голову Феррари: Лауда сдался в Фуджи, и поэтому мы потеряли чемпионский титул.

Итак Фуджи, 24 октября 1976 года. Обычно последние две-три гонки — это безумие и для здорового, сильного гонщика. В моем случае еще добавились физические и психические последствия аварии, кроме того, давление со стороны нагоняющего в чемпионате Джеймса Ханта. Когда я приехал в Токио, мои силы уже достигли минусовой отметки. Мне требовалась подзарядка, время, спокойствие, мир. А вместо этого — дождь. В дождь тебе нужен дополнительный резерв мотиваций и усилий. Но этих резервов у меня уже не оставалось, я вычерпал все до дна. Дождь лишил меня последнего.

Весь день дождь все шел, и шел, и шел, по трассе текли ручьи. На разогревочной тренировке тебя смывало из поворота уже на скорости 30 км/ч, шины просто не справлялись с таким количеством воды. Все, кроме Брамбиллы и Регаццони, отказались ехать. Мы сидели в вагончике руководства гонки и сказали: мы не поедем. В четыре часа пришел какой-то тип и заявил, что начинает темнеть; если мы не стартуем сейчас, то не

успеем проехать последние круги, а тут — телевидение, в общем, гонка начинается. Глупец Брамбилла вышел первым, остальные за ним. Фиттипальди, Паче и мне было ясно, что не поедем. Хотя мы и выйдем на старт, чтобы наши команды получили стартовые премии, но потом остановимся. Ведь ничего не изменилось. Все осталось таким же опасным, как и раньше, и то обстоятельство, что начинало темнеть, тоже не сильно помогало.

Это ощущение действительно было невыносимо: панический страх в водяной пыли, я не видел абсолютно ничего, только сидел, вжав голову в плечи с ощущением, что в любую секунду в меня кто-нибудь врежется. Все вокруг разворачивались и кружились, просто безумие. Если посмотреть с этой точки зрения — то, что я заехал в боксы и сдался, было совершенно нормально.

Другое дело, что потом случилось чудо, и после двенадцати часов, на четверти гонки, дождь прекратился. Если бы я продержался до этого момента, ехал бы медленно и аккуратно, то потом не было бы никаких проблем с тем, чтобы помчаться вперед и занять неважно какое место — для титула этого бы хватило. Потом оказалось, что достаточно было бы пятого места. Но ждать я тогда не мог, только не в последний день сезона 1976 года.

В этой ситуации Энцо Феррари показал себя не с самой лучшей стороны. Он отреагировал, как любой другой шеф команды, от которого ускользнула добыча. Он не проявил ничего великого или достойного Феррари. Официально он меня прикрыл, согласился с моей точкой зрения, но тот телефонный разговор, который я имел с ним в аэропорту Токио, был бессодержателен и бессердечен. Он не хотел знать, как я себя чувствовал, не спросил: «Как ты на самом деле?», даже не пытался понять, что такое страх попавшего в аварию пилота и вместе с ним начать все сначала. Ничего подобного. «Ты хочешь ехать или не хочешь? Что случилось? Что мы будем теперь делать? Как мне себя вести? Что дальше?» — таких вопросов Энцо Феррари никогда не задавал. В свои 78 лет, с манипулируемыми источниками информации он был на это уже не способен. Он доверял только дурацким газетам, которые писали: «Лауда трус, он боится, Лауда сдулся, Лауде конец».

Как только я вернулся в Европу, Энцо Феррари вызвал меня к себе и предложил пост менеджера команды. Я спросил себя: чего он этим добивается? Зачем это? Я попытался выиграть время, чтобы подумать и быстро понял: в своей неуверенности — конец Лауде или еще нет? — он выбрал самый безопасный путь: не дать мне гоняться и при этом не отдать никакой другой команде. Он был бы опозорен, если бы год спустя я бы начал выигрывать в

другой команде. Вероятно, ему показалось очень умной тактикой в тот момент использовать меня в роли менеджера команды. Как только я это понял, то побежал к своей машине и принес контракт, который мы заключили еще до Нюрбургринга на 1977 год, тот самый договор «EBREO». Я положил контракт на стол и спросил: «А с этим что? Забудем? Мне его порвать?»

«Зачем?», — спросил Феррари. «Тогда поеду за McLaren».

Он очень удивился. Почему я хочу уйти в McLaren? Потому что я получил от них предложение, и осталось только сказать «да». В этом не было ни слова правды, но я мгновенно решился на этот блеф. Имя McLaren я назвал потому, что вместе с Ferrari это была лучшая команда того времени.

Меня выставили из комнаты, спешно вызвали нескольких человек и начался большой совет. Потом меня снова впустили: я остаюсь гонщиком, но первым номером будет Ройтеманн. Это была чепуха, ведь мы так или иначе будем иметь одинаковую технику. Кто станет первым или вторым номером, выяснилось бы автоматически, так что насчет господина Ройтеманна я не беспокоился.

Внутренне на тот момент я с Ferrari уже порвал — и с шефом, и с большинством его прихлебателей.

1977-й был тяжелый год. Сначала мне пришлось победить Ройтеманна, снова отвоевать себе лидерство в команде. К третьей гонке, в Южной Африке, я этого более или менее достиг и смог снова употребить все силы на техническое развитие. Но Ferrari уже больше не были самыми быстрыми машинами, за весь сезон у нас было только два поула. Главными соперниками стали Хант (McLaren), Андретти (Lotus) и Шектер (Wolf).

Подобно злому слону, я постоянно помнил о нарушенном доверии, и уход из Ferrari стал бы для меня освобождением. В Зандвоорте, тринадцатом из семнадцати этапов сезона, все было решено: я подписал контракт с Берни Экклстоуном и Brabham. Это событие должно было храниться в строжайшей тайне, иначе я бы поставил в Ferrari под угрозу свои отличные шансы на титул. И снова Коммендаторе был жаден и хотел заключить со мной договор как можно раньше, так что мне приходилось постоянно выдумывать какие-то глупые отговорки, чтобы избежать переговоров.

Я был счастлив, что мой уход станет для Энцо Феррари ужасной пощечиной, и говорил себе тогда, что он сам это заслужил. Сегодня я смотрю на это немного по-другому, это была неравная борьба. Я был молод и силен, мог сам принимать все решения, а ему было 78 лет, вокруг корыстные советники, он получал информацию из вторых или третьих рук. Но тогда моя

ярость заслоняла все, и я не дал ему шанса. Мне доставило наслаждение спокойно отклонить самое открытое и щедрое предложение, которое он, без сомнения, когда-либо делал гонщику — и до и после меня. Без комментариев и объяснений. Мне просто надоело и это все. Конец.

Я был счастлив, когда ушел.

Как только я стал новым чемпионом мира, то не желал больше выносить эту до смешного напряженную атмосферу и отказался от старта в Канаде и Японии. Как бы то ни было, я уступил место достойному наследнику: Жилю Вильневу.

Для Энцо Феррари это стало действительно тяжелым ударом, и потом он очень нелестно обо мне отзывался.

Что касается меня, то эта глава закончилась, моя злость улеглась, и остался тот факт, что Энцо Феррари сделал возможным мое первое появление в команде-лидере. Остались 15 побед, 12 вторых и 5 третьих мест. Остались 23 поула, 5301 лидирующих километров в Формуле 1. Остались 248 очков и два чемпионских титула, осталась большая любовь к Италии и многому из того, что можно назвать итальянским.

Когда Энцо Феррари прислал мне телеграмму с поздравлениями по поводу рождения моего сына Лукаса, я смог предположить что и он изменил свое отношение ко мне подобным образом. Через какое-то время уважение к этому гиганту и его историческим достижениям пересилило все остальные чувства.

Через шесть лет после моего ухода время пришло. По чистой случайности, во время одного из его редких выездов. Он как раз собирался выехать из паддока на своей Lancia во время каких-то тестов в Имоле, когда внезапно перед ним оказался я. Он вышел и обнял меня, как блудного сына. Он спросил, как дела у Марлен и детей и выглядел, как добродушный и ласковый господин 84-х лет от роду.

Сегодня у меня даже есть дорожная Ferrari, я становлюсь по-настоящему сентиментальным. В свое время у меня была служебная машина, но она действовала мне на нервы, я почти ей не пользовался и потом просто где-то бросил, чтобы ее забрали. Теперь же у меня есть одна из 217 существующих во всем мире GTO, и впервые в жизни у меня появилось желание сохранить эту машину до конца своих дней.

Глава 6
Brabham

Переход в английскую команду пошел мне на пользу. Берни Экклстоун и конструктор Гордон Марри вели себя свободно, во всяком случае, гораздо свободнее, чем мог вести себя любой человек из Ferrari. Не было ни этого чудовищного принуждения к успеху, ни давления прессы. Все было более нормальным, менее раздутым, и более непосредственным. Гордон Марри был техническим специалистом, который здоровался утром и приступал к работе без высоких речей, без театральности.

Все было бы просто великолепно, имей бы мы другой мотор. 12-цилиндровик Alfa не принес нам ничего, с ним вечно были проблемы и кризисы. Мы часто не добирались до финиша из-за того, что отрывались какие-то маслопроводы, либо происходили еще какие-то глупости. Большим «театром» было и противостояние между техническим специалистом Alfa Карло Кити и нашим Гордоном Марри. Я был пару раз в Милане с визитом к Кити и был поражен собаками в количестве примерно сорока штук, бегающими по цехам. Кити заботился о каждой собаке в Милане и окрестностях, он кормил их и обеспечивал ветеринарную помощь. Этой большой любви, видимо, не хватало для моторов, производившихся посредине собачьего хаоса. По-моему, ничего хорошего из этого получиться не могло.

Берни Экклстоун уже тогда был главным «кукловодом» Формулы 1 и делал большую политику. О своей собственной команде он заботился по остаточному принципу. Я не считал это замечательным, поскольку таким образом в Brabham рядом с конструктором отсутствовала вторая движущая сила.

Экклстоун — на самом деле человек разносторонний, каким его и считают, и полностью непредсказуем. Если тебе о чем-то надо с ним переговорить, то надо быть в хорошей форме. Каждое высказывание, каждая полуправда для него — достаточные основания для того, чтобы неожиданно привнести в разговор новое направление. Он объясняет тебе, что X — это Y, называет черное красным, и тут же — наоборот, сообразуясь с тем, как это служит тактике переговоров. Его разговорам не хватает красной нити, по которой ты мог бы ориентироваться. Из-за продолжающихся «хуков» вскоре ты не можешь определить направление, в котором идет беседа.

Но в тот момент, когда ты с ним договоришься, дело можно считать забронированным. То, что Берни скрепляет

рукопожатием, окончательно и нерушимо. Каждый в Формуле 1, организатор или гонщик, знает цену рукопожатия Экклстоуна, и это, конечно, облегчает работу. Иногда ставится вопрос, является ли Экклстоун гением в заключении сделок. За такого гения я его не держу, но считаю лучшим человеком, которого могу представить, чтобы проводить политику Формулы 1.

Самое волнительное, что произошло за два моих года в Brabham, было появление «автомобилей-пылесосов» в середине сезона 1978 года. У них хотя и были более ранние аналоги, такие, как американский Chapparal из 60-х годов, но за эту новую разработку Brabham отвечал лишь мозг Гордона Марри. Технические предпосылки уже были соответствующим образом подготовлены, Lotus с идеей «автомобиля-крыла»[18] был намного впереди других и, тем самым, превосходил их на трассах. Марри искал собственное решение, чтобы усилить прижимной эффект машины. По регламенту вентиляторы были, в общем, разрешены, если служили для охлаждения мотора. Марри смог обеспечить это условие, перенеся радиаторы назад. Но главным предназначением большого заднего вентилятора была, разумеется, откачка воздуха из-под днища, хотя ни Brabham, ни Гордон Марри в этом никогда бы не сознались. Конкуренция предполагала, что Марри задумал что-то сильно недоброе, и атмосфера была серьезно отравлена. Берни Экклстоун добыл акт техкомиссии, которая сначала подтвердила легальность конструкции.

В сущности это была плохая, неприятная в управлении машина. Она обладала огромной недостаточной поворачиваемостью, а если убрать газ, все становилось еще хуже. Вентилятор приводился в движение от двигателя, и на низких оборотах эффект подсоса был тоже небольшим. После пары тестовых кругов в Брэндс-Хэтч я начал менять свой стиль езды. В том случае, когда автомобиль отказывался следовать за поворотом руля, надо было сильнее давить на газ, вместо его сброса. Тем самым машина сильнее присасывалась днищем и позволяла невероятные скорости в поворотах — первая ласточка того, что нас могло ожидать позже, на доведенных конструкциях «автомобиля-крыла».

То, что конкуренты не имели против нас никаких шансов, было ясно, даже великолепные Lotus, имевшие суперпилотов — Андретти и Петерсона. «Автомобили-пылесосы» были своевременно готовы для шведского Гран-при в Андерсторпе, и нашей самой большой заботой было — не показывать их явного превосходства, а то было бы уж очень неловко. На тренировках Джон Уотсон и я ездили с полными баками и делали все, чтобы

избежать поул-позиции.

В гонке я сначала пропустил в лидеры Андретти, я мог играть с ним в кошки-мышки. Из-за поломки на Tyrrell Пирони, на трассу попало масло, и Андретти укатился передо мной прочь, как на льду. Мне даже не надо было смотреть, где было это масло, я тупо держался своей траектории, как если бы ничего не произошло. Затем я без усилий его обогнал и свободно довел гонку до конца, не делая слишком большого отрыва.

В победе нечего было превратно истолковывать, однако спортивные власти впоследствии запретили вентиляторы. Техническое развитие хотя и пошло в том же направлении — увеличении прижимной силы — но малыми шагами и осторожными методами (совершенствование днища машины, износостойкие уплотнительные кромки на «юбках»). Несмотря на это, все свелось к тому же безрассудству, но об этом в 1978 году можно было лишь догадываться. «Пылесос» Brabham, в любом случае, остался единственным в своем роде курьезом в истории Формулы 1. 200 000 фунтов, потраченных на разработку, вылетели в трубу.

Lotus тогда были непобедимы, а я выиграл во второй гонке (Монца) только потому, что Андретти получил штрафную минуту за фальстарт. В других случаях было слишком мучительно ехать вслед или сходить с нашими моторами Alfa. В 1979 году все стало еще хуже, я вообще только дважды добрался до финиша, а мой новый коллега по команде, Нельсон Пике был только однажды «в очках». 79-й прошел под знаком превосходства Ferrari, их пилотов Шектера и Вильнева и выдающихся в то время шин Michelin.

Меня спрашивали тогда, не досадно ли мне оттого, что Ferrari может побеждать и без Лауды? На это я могу только ответить: все, что происходит в команде после меня, мне безразлично. И почему бы Ferrari опять не подняться на вершину? Это как раз логично, прежде всего, благодаря идеальным отношениям с Michelin. О раскаянии по поводу моего ухода не может быть ни малейшей речи.

В 1979 году в Зальцбурге родился наш сын Лукас, как раз тогда, когда я находился на самолете Lear Jet между Лас-Вегасом и Лонг-Бич. Я был счастлив, получив сообщение об этом, но громадное удаление от дома превратило это в абстрактное событие, по меньшей мере, в первый момент.

К этому времени Марлен уже давно отгородилась от гоночного спорта. Можно смело сказать, что она его ненавидела, и в этом никогда больше ничего не изменилось. Авария на Нюрбургринге, уже через пять месяцев после нашей свадьбы, вызвала у нее такой шок, который она никогда не сможет

простить этому спорту. Она так жестоко была вырвана из своей бесконечной безмятежности, что потом для нее стало невозможным нормально дистанцированное отношение к гонкам.

Марлен уже давно считала гонки глупостью, а всех, кто имел к ним отношение — глупцами, и для меня в этой связи она не делала исключения. Ей не нравилось бессердечие этого вида спорта. Она видела мелочи, которые такой, как я, даже и не замечал. Они являются нормальными, относятся к ритуальному процессу и не имеют значения, но по сравнению с сердечностью и открытостью ее натуры эти мелочи становились очень отчетливыми. Марлен вспоминала банальные сцены, которые происходят каждое утро по выходным перед Гран-при в одном из этих анонимных и перепутанных отелей: заходишь в лифт, узнаешь кого-то, принужденно здороваешься, обмениваешься парой фраз и ждешь только того, чтобы двери закрылись. Секунды, на протяжении которых все ждут только закрытия дверей и ни о чем не могут говорить между собой, а просто напрягают друг друга, ее очень раздражают. «Ты не чувствуешь, как печально и безрадостно это все?» — спрашивает она меня, и я говорю, — «нет, совсем ничего не чувствую».

Вещи, которые относятся к моему представлению о гонках, она считает смешными. Например, что после гонок нет празднеств, где люди сидят рядом, едят, пьют вместе и смешно пустословят. Она намного лучше подходит для старых «рыцарских» времен автоспорта, когда еще ценилось многообразие человеческих качеств, а не только разница в секундах. Судороги нашей искусственной суеты она считает жалкими: отъезд после обеда в воскресенье, похожий на побег, как будто бы не можешь выносить других более ни секунды (что, впрочем, правда). Если ей бросаются в глаза такие формальности, которые я просто воспринимаю как полезные — не терять времени, никакой глупой болтовни, никакого братания — то можно представить себе, как много остается у нее для восприятия субстанции гонок, с их гипертрофированным безумием и возможностью покалечиться.

За то, что в таких обстоятельствах вообще возможна ее совместная жизнь со мной, следует благодарить только ее терпимость. Она думает — если я по-настоящему полагаю, что гонки важны для меня и являются моей жизнью — ОК, тогда мне и следует этим заниматься. Это относится к ее идее свободы каждого, в том числе и внутри брака.

Я сам всегда отдавал приоритет своему эгоизму, и убеждал себя, что семья — это будто бы одно дело, а гонки — другое. И рождение сына ничего не изменило в этом смысле. Правда тогда,

в середине 1979 года, гонки стали для меня немного пресными, и я начал со многих сторон обдумывать мою ситуацию. Чтобы снова внести некоторое напряжение, я посчитал целесообразным теперь запросить невероятно много денег, рекордную для тех лет сумму. Моя рекламная ценность еще не пострадала из-за неудач последнего времени, каждому было ясно, что я не мог ничего сделать, раз мотор Alfa не тянул. Экклстоун был, как прежде, сильно во мне заинтересован, и поскольку вопрос с переоснащением на двигатель Cosworth был уже решен, то я был для него важен и как водитель-испытатель. Кроме того, я подходил по имиджу и главному спонсору — Parmalat. Так что ситуация была благоприятной для того, чтобы заполучить фантастический контракт на 1980 год.

Уже в начале лета Берни и я начали переговоры. Я сказал — 2 миллиона долларов и ни цента меньше. Он принял меня за психа, за беспредельщика, подумал, что это шутка, рассердился, потом успокоился и стал говорить со мной, как с больной лошадью, а я все повторял: два миллиона.

Дело растянулось на четыре месяца, а я оставался упрям, как осел. Вся ситуация склоняла меня к этому: гнев за бездарно потерянный год, ослабевший интерес к гонкам и этот странный Берни, финансовый гений, супер-переговорщик. Человек, который сделает любого. Победить его было более захватывающе, чем автогонки.

Все обострилось к осени. Берни подходил ко мне спереди и сзади, потом сдался и сказал: «Да». В Италии, в Parmalat, договор был официально подписан, и уже в этот момент я заметил, что у меня «кончилось дыхание». Стоило лишь мне победить Берни, как все это дело перестало меня интересовать, и два миллиона долларов, собственно, положение сильно не улучшали. Раньше я думал, что такая уйма денег будет меня мотивировать и привнесет новое измерение в мои гоночные чувства. Но вместо этого я чувствовал лишь разочарование. Надеялся, что переход от двигателя Alfa к Cosworth внесет в меня что — то позитивное для подъема.

В конце сентября на Гран-при Канады Brabham впервые выступал с 8-цилиндровым Cosworth, которым тогда были оснащены все команды, кроме Ferrari и Renault. Новый двигатель обусловил и новую конструкцию всей машины, и я еще в четверг поехал на трассу, чтобы посмотреть на аппарат. Он выглядел отлично, машина Формулы один, как она должна быть. Гордон Марри создал хит десятилетия. В обычных условиях такое меня должно было невероятно подтолкнуть — восхищение от явно удачной новой конструкции, новое начало, суперконтракт — чего

мне еще было желать? Несмотря на это — никаких эмоций, ни грамма эйфории. Мне стало отчетливо ясно, насколько все это меня не трогает.

Следующим утром я смотрел из отеля «Бонавентура» в направлении трассы, была грустная погода, во время поездки туда на первую тренировку лучше не стало. Я опять увидел машину, во мне ничего не шевельнулось. Я до этого момента жил восемь лет подряд с 12-цилиндровыми моторами, с BRM, Ferrari и Alfa, и в чем-то все они мне нравились, их быстрый разгон, резкие шумы, агрессивный характер.

Я запускаю Cosworth, странное ощущение. Я чувствую новые вибрации в крестце, неприятное щекотание. Пара нажатий на педаль газа на выезде из боксов — бррм, бррм, шумы совсем другие, какие-то более пресные и глухие, все более скучное и медленное — ничего приятного. Двенадцать цилиндров ничем не заменить, прежде всего, по ощущениям.

Вдруг занавес падает, и я могу думать лишь об одном: ты не на своем месте, совсем не на своем месте, займись чем-нибудь другим, немедленно! Голос-оппонент во мне говорит: спокойно, без паники, прокатись еще немного. Да, проехать еще — это даст выиграть время. Возможно, тебе надо что-то настроить в машине и тогда твои мысли станут иными. Я мучаю себя четверть часа, действительно прошу в боксах настроить какие-то мелочи, выезжаю снова и понимаю: БОЛЬШЕ НЕ МОГУ, все, конец, дальше ничего не получится. Заезжаю обратно в боксы, выхожу, говорю, что надо прокачать приводы тормозов и сцепления, иду к Берни: «Мне надо с тобой поговорить».

Я не могу больше и не хочу. Я завязываю.

Экклстоун быстро все понял. Для гарантии он спросил еще, не собрался ли я выступать за кого-то другого — «нет». Грандиозный контракт на 1980 год мы аннулируем, никаких проблем. Берни был полностью со мной согласен: если кто-либо хочет завязать, надо это делать сразу, и нельзя ему препятствовать. Он сказал: «Это большое и правильное решение».

Я переоделся, положил шлем и комбинезон в углу бокса, пошел в бюро руководителя гонки и позвонил Марлен: «Мы начинаем экономить стиральный порошок. Больше никогда не будет комбинезона, который надо стирать». Марлен была счастлива, и я тоже, поехал в отель и забронировал место на ночной рейс в Лос-Анджелес.

Между тем Берни Экклстоун защищал меня от журналистов. «Тебе сейчас необходим покой, и я дам времени столько, сколько

тебе понадобится, чтобы уехать из Монреаля». Поэтому на трассе все происходило несколько хаотично. Будто бы у меня болел желудок или черт знает что там еще. Появился тоненький бюллетень: в послеобеденной тренировке в Brabham со стартовым # 5 будет находиться господин Зунино. Риккардо Зунино, аргентинец с некоторым опытом в Формуле 1, прибыл только посмотреть. Экклстоун немедленно его поймал и дал ему мои шмотки. Бедный парень, было трудно — новая машина, новая для него трасса, да еще и в шлеме, на котором написано: Ники Лауда. А гонщики, которые были не в курсе, удивлялись: что это Ники едет по странной траектории?

Только совсем немногие журналисты знали подоплеку и разыскали меня в отеле. Главная мысль моего заявления — я не хочу больше тупо ездить по кругу — короче всего подытоживала мои чувства. Заключить из этого, что я находил гонки вообще тупыми и плохими, было бы неверно. Тем самым я объявил бы и десять лет моей жизни бесполезными. Я объяснил всего лишь мою личную ситуацию в тот момент: теперь, в Монреале, мне кажется абсолютно бессмысленным и глупым ездить по кругу, и я не представляю, что в будущем буду воспринимать это по-другому. Не упрекаю ни в чем ни мой спорт, ни моих коллег, противников и болельщиков. Замечательный спорт, но не для меня, не в сентябре 1979 года в Канаде.

После обеда рекламный агент Parmalat Санте Гедини подвез меня в аэропорт, беспрестанно причитая. А к чему причитания? Радоваться надо! Я еще жив, из этого получится что-то прекрасное, поэтому никому нет повода причитать.

Из Лос-Анджелеса я поехал в отель в Лонг-Бич, где меня никто не знал. Это было прекрасно.

Все, что меня теперь интересовало, были полеты. Я договорился о встрече с Питом Конрадом и людьми из McDonnel.

Глава 7
Возвращение

Первое, на что я обратил внимание после того, как ушел из спорта: насколько медленно двигается мир. Конечно, уменьшение давления было чудесно, меня совершенно не тянуло к суматохе и панике. И все же: гоночный спорт создал во мне некий ритм, чувство скорости не только во время гонок. Если занимаешься, неважно какой работой, в условиях соперничества, то выделяешь людей по той скорости, которую они могут развить, в технике, в спорте или в бизнесе. В эти десять лет меня окружали одни эксперты, которые хотели того же чего и я: выигрывать, быть лучшими и быстрейшими.

Когда я покинул «нормальное» общество, я был бездельником без денег, без образования и без работы. Когда же я вернулся, то чувствовал себя так, как будто перепрыгнул не через десять лет, а, как минимум, через сто. Мне казалось, что я смогу использовать что-то из того чему я научился и в обычной деловой жизни. А если шестеренки будут крутиться слишком медленно, то всегда смогу нажать на рычаг, чтобы они завертелись быстрее. Намерение было хорошее, но на практике все работало далеко не так чудесно. Я имею в виду не только общение с органами власти и государственными предприятиями. Даже у собственных сотрудников (в 1978 году была основана Lauda Air — смотри 15 главу) я заметил: они думают по-другому, не понимают тебя или не хотят понимать. Быстрая и смелая реализация найденных решений не получалась, и мне приходилось снижать собственную скорость до пределов возможного.

Возможно, наивно со стороны гонщика требовать в бизнесе короткого торможения и полного газа. В любом случае, в гоночном спорте все намного более ясно и прямо. Любая ложь или отговорка откроется уже на следующей гонке. Великолепен элемент борьбы, соревнования. Это могло бы действовать и в обычном бизнесе, но там нет финишной линии, на которой пятнадцать раз в год подводят итоги, а некоторые люди не увидят финишной черты за всю свою жизнь.

Этому я научился осенью 1979 года и в 1980. Я принялся за работу.

Марлен и Лукас жили в нашем загородном доме в Зальцбурге, я же большую часть времени проводил в Вене, но квартиру себе там не снимал. Я спал в гостинице, в бюро или у Лемми Хофера. То время было ни рыба, ни мясо.

Гоночный спорт меня совершенно не интересовал. Даже телетрансляции гонок казались мне слишком скучными, я совершенно потерял интерес к этому. Однако через пару месяцев я уже начал включать телевизор, но мне это по-прежнему не нравилось. На старте я так боялся столкновений, как будто сам сидел там — ощущение просто неприятное.

Я работал как вол, чтобы поставить на ноги Lauda Air, но из-за возрастающего сопротивления со стороны AUA и ухудшающегося общего экономического положения дела становились все хуже. Речь шла только о Lauda Air, не о самом Ники Лауде. Потерю тех денег, которые я вложил в предприятие, можно было пережить, равно как и те суммы, которые я добавлял по мере необходимости. Никогда дело не доходило до того, чтобы подорвать основы самого моего существования.

В 1981 году на свет появился Маттиас, это было прекрасно. Марлен поехала со своей сестрой в больницу Зальцбурга, а я остался один с почти двухлетним Лукасом, мне это показалось чудесным. Мы вместе заснули, и я услышал телефонный звонок только с двухчасовым опозданием. Потом мы поехали туда, все было в порядке, все счастливы, малыш лежал на животе у Марлен. Это я глубоко прочувствовал, никакого сравнения с тем, как я услышал о рождении Лукаса на высоте одиннадцати тысяч метров над Америкой.

В сущности, мало что изменилось. Семья оставалась в Зальцбурге, я в Вене. Это был странный переходный период, и мне кажется, все мы ждали, что что-то произойдет.

Мое неприятие телерепортажей гонок Формулы 1 постепенно улеглось, и летом 1981 года я впервые принял приглашение австрийского телевидения исполнить роль второго комментатора рядом с Хайнцем Прюллером. Дело было в Цельтвеге, и из комментаторской кабины вид вниз на стартовое поле показался мне вполне приятным, снова хорошо пахло, впервые за долгое время мне это нравилось. Сам момент старт не вызывал больше судорог, скорее приятное возбуждение.

Вскоре я посетил Вилли Дунгла, который как раз проводил учебный курс в Бад Татцманнсдорфе. При определенных обстоятельствах я мог бы…, сказал я, ну и тому подобное… новые машины… огромные усилия на руле, огромные ускорения. Что ты скажешь о моем теле?

Вилли сказал что-то вроде: «Уууууу».

И еще: «Если ты уже здесь, то давай прокатись с нами на велосипеде».

Вилли точно знал, чего хотел. В его группе были женщины, которые здорово тренировались и правильно питались, и на

дистанции в 35 километров по холмам они до такой степени меня обошли, что я понял, в чем заключалось послание: с этим телом ты не можешь выступать нигде, ни в велогонках, ни в любом другом виде спорта. Несмотря на то, что ответ был хорошо известен, Вилли меня спросил: «Видел, как эти бабы тебя сделали?» Я видел.

Мне прописали непосредственную и среднесрочную тренировочную программу, чтобы вообще быть в состоянии испробовать гоночную машину, если бы мне этого захотелось. Я подозревал, что вскоре это может потребоваться, был смущен и не мог понять собственных ощущений. Поэтому я поехал на гонку в Монце, и у меня сложилось хорошее впечатление от просмотра. Мне снова нравилось.

Рон Деннис из McLaren поддерживал со мной контакт и после моего ухода из гонок. Он постоянно напоминал, что ждет и звонил каждые пару месяцев, чтобы поинтересоваться, не хотел бы я вернуться в гоночный спорт. Поэтому меня не покидало ощущение: там кто-то тебя ждет, и ждет он того момента, когда ты скажешь — сейчас. Так что было бы логично заговорить с ним в Монце.

«У меня такое странное чувство», — сказал я, — «и мне бы хотелось его проверить. Не мог бы он это устроить?» «Конечно», — ответил он.

Для меня главным было узнать, достаточно ли я глуп, чтобы вернуться. Я имею в виду не мою известную фразу насчет «я не так глуп, чтобы все время ездить по кругу» и тому подобное. Так я считал осенью 1979 года. Тогда мне осточертел весь гоночный спорт, теперь же я считал по-другому. Мог ли я вообще снова гоняться, зависело от того, смогу ли я снова задействовать переключатель у себя в голове. Этот переключатель нужен каждому здравомыслящему взрослому человеку, который собирается быстро ездить. Ты переходишь на другой уровень сознания. Как это состояние не назвать, Нобелевскую премию с ним не получишь, оно достигается тем легче, чем меньше мыслей курсируют в твоей голове.

Пока я мог достигнуть этого состояния, меня не пугала мысль о новых гонщиках, которые появились за время моего отсутствия. В прессе их называли «молодые львы» — Пирони, Прост, Вильнев, Росберг, Пике. Они были ничем не лучше меня.

Тему денег я бы хотел здесь затронуть исключительно потому, что тогда об этом так много писали. Когда я пошел на эксперимент с Роном Деннисом, на меня не оказывалось никакого давления. Хотя дела у Lauda Air шли не очень хорошо, но потери были под контролем и, кроме того, я в любой момент мог выйти

из дела, как это мне предлагал наш министр финансов. Гоняться исключительно из-за денег для меня невозможно. Если у тебя есть на это желание, определенный настрой, тогда все пойдет, но деньгами эти чувства призвать невозможно.

При первой попытке снова испробовать машину Формулы 1 мне нужно было действовать с крайней осторожностью.

Рон Деннис сам позаботился о том, чтобы все прошло по возможности в тайне. Поэтому для первого теста выбрали странную трассу в Донингтоне рядом с Нотингемом. Я никогда раньше там не ездил, что было огромным недостатком, но зато эта трасса окружена стеной, а это было огромным преимуществом.

С моей женой мне тоже следовало соблюдать максимальную осторожность в отношении этой темы. Примерно в то время Марлен сказала, что вышла за меня замуж второй раз и получила улучшенную версию Ники: менее эгоцентричную и жестокую. С годами то давление, которому я постоянно подвергался, будучи публичной персоной, я превратил в систему, в которой все происходило по возможности рационально и безболезненно — разумеется, безболезненно для меня. Семья тоже нашла место в этой системе, но Марлен слишком горда, чтобы начинать из-за этого войну — однажды она бы просто ушла. На финишной прямой я вдруг понял, насколько все пошло не так — и подключил мой самый главный талант: думать, анализировать, искать ошибки, исправлять их. Эти размышления имели для меня решающее значение, и возвращение в гонки мало в них вписывалось.

В то время постоянно ходили слухи и появлялись статьи в газетах о том, что я планирую возвращение. Марлен иногда заговаривала со мной об этом, и я отвечал: чепуха. Было не очень трудно убедить ее в этом, потому что она постоянно наблюдала, сколько небылиц писалось обо мне, о ней или о нас. Я взял ее с собой в Англию, но оставил в Лондоне, сказав, что хочу попробовать машину просто так, из удовольствия, и это ничего не значит.

16 сентября 1981 года, чудесный день в Донингтоне. Присутствовали Рон Деннис, Джон Уотсон, парочка механиков, машина скорой помощи, пожарные и никаких журналистов. Сохранить тайну действительно удалось. Уотсон помог мне более-менее настроить машину, ведь для меня все было внове. За эти два года изменилось ужасно много, мы были посреди эпохи автомобилей-крыльев, в этом техническом тупике с упором на прижимную силу и безумными скоростями в поворотах. Из-за подсасывающего эффекта машины нагрузки в поворотах было

огромными, а пружины крайне жесткими. Просто удивительно, до какой глупости тогда докатилась Формула 1, но приходилось с этим жить.

Первым делом я выяснил, что не мог даже проехать три круга подряд, просто не хватало сил. Так что через два круга я заехал в боксы и попросил что-то изменить в машине. Хотя я обругал сам себя за плохую физическую форму, однако не беспокоился по этому поводу, зная, что за пару месяцев Вилли Дунгл доведет меня до гоночной кондиции. Речь шла лишь о том, чтобы выдержать только этот единственный день и постепенно достичь таких скоростей, на которых можно было бы серьезно оценить положение.

После обеда машина начала слушаться меня лучше, я попробовал парочку быстрых кругов и был всего на одну десятую медленнее лучшего времени Уотсона. Так стало ясно: я снова буду достаточно быстр.

Не из-за слухов, а по чистой случайности тем же вечером в моем лондонском отеле ко мне зашел Фрэнк Уильямс: «Алан Джонс объявил о своем уходе, и не хотел бы я занять его место?» Я сказал, что подумаю.

Но думать было особо не о чем. Рон Деннис все так хорошо устроил, что я уже почувствовал себя в McLaren почти как дома.

Марлен я сообщил только тогда, когда сам уже окончательно решил вернуться. Она поняла, что ничего не сможет изменить, не стала пускаться в дискуссии, а просто сказала: «Ты с ума сошел». Со всем остальным она смирилась и поднимала эту тему только примерно раз в полгода.

После того как я сам себе сказал «да», главным вопросом стало «сколько?». О том, чтобы продаться задешево или по обычной ставке, и речи не шло. Главным партнером для переговоров стал Marlboro, потому что зарплату гонщикам в McLaren платили спонсоры. Я потребовал больше денег, чем кто-либо получал в автоспорте до меня, и после недолгого молчания мне был предъявлен аргумент, что ведь невозможно знать, буду ли я после перерыва вообще достаточно быстр.

Я ответил: «Одна только моя рекламная ценность стоит таких денег. За езду я требую только один доллар, все остальное за мою личность».

И действительно, на этом мы договорились, хотя Marlboro и McLaren получили право расторгнуть договор после трети или двух третей сезона (вероятно на тот случай, если я покажу себя настолько плохо, что даже моя рекламная ценность ничего не будет стоить).

Мне было ясно, что во времена машин-крыльев физическая

подготовка стала намного важнее, чем за годы до того. У меня было 65 кг веса (со временем выяснилось, что это на шесть больше, чем нужно) и отвратительная спортивная форма, но мысленно я настроился на программу тренировок Вилли Дунгла и с удовольствием отдал себя ему в руки.

Для своих подопечных Вилли берет на себя и роль психолога, подспудно заботясь о душе и нервах. Некоторые из его методов действовали на меня лучше, другие хуже. Так, например, он рассказал мне, что добился большого успеха с австрийскими горнолыжниками, используя свои упражнения по концентрации. Но как только от меня потребовалось бормотать фразы типа «Я расслаблен», я расслабился настолько глубоко, что попросту заснул.

На всякий случай Вилли готовил меня к ситуации типа «авария», в этом случае главное — уменьшить шок, который при определенных обстоятельствах может стать смертельным. Уже очень скоро ему представился случай убедиться, какой я хороший ученик.

Во время нашей первой серии тестов в Ле Кастелле сломалась деталь задней подвески, а поскольку это произошло на прямой «Мистраль», я улетел в поле на скорости около 300 км/ч. Там имеется множество заграждений, и я пробил их одно за другим, в общей сложности семь или восемь, при этом машина теряла одну деталь за другой.

Первая реакция — я сжался и подумал: «надеюсь, будет не больно».

Когда же я наконец-то остановился и понял, что остался цел, то сразу же вспомнил один из советов Вилли: оставаться спокойным, глубоко вздохнуть, расстегнуть ремни, вылезти из машины, отойти на пару метров, сесть, снова вздохнуть.

Через три или четыре минуты из боксов выслали автомобиль. В нем сидел Вилли. Он с удовольствием увидел меня сидящим на безопасном расстоянии от машины и как бы между делом взял мою руку. Потом он сказал: «Девяносто. Молодец». Он быстро измерил мой пульс и был явно доволен результатом. Машина разбита вдребезги, все заграждения вокруг повалены, зато Вилли был счастлив.

Вилли считает, что у меня вообще неплохие нервы, а все остальное можно натренировать, как только возникнет необходимость. Если же его спросить об обычном безумии гоночного вождения, то есть возбуждения пилотов, то Вилли Дунгль ответит следующее:

«Поскольку я тренировал не только Ники, но и

других гонщиков, мне есть с чем сравнить. Когда гонщик приходит утром перед гонкой ко мне в комнату, чтобы получить массаж и приличный завтрак, то, как правило, у него пульс между 90 и 100, у Ники же между 80 и 85. Есть такой прибор, похожий на наручные часы, который постоянно измеряет пульс и запоминает самое высокое число. Таким образом, и на тренировках и в гонке мы имеем возможность измерить самый высокий пульс гонщика. У Ники это число достигает 190 ударов в минуту, у других пилотов 220 или даже 230. При таких экстремальных показателях может произойти „отключка“, что вполне могло стать причиной той или иной „необъяснимой“ аварии: пилот просто на долю секунды терял сознание».

Если уж мы заговорили об этом, то вот еще несколько соображений друга Вилли о работе со мной:

«Ники удалось убедить в важности экономного обращения с нервными силами. Этого можно добиться двумя путями: во-первых, соответствующим питанием, во-вторых, избеганием нагрузок. Достаточно дать себе убедительный приказ: Я НЕ ЗОЛ. Кроме того, помогает: глубоко вздохнуть, подтянуть плечи до ушей, глубоко выдохнуть и при этом убеждать себя не злиться. Все это следует повторять длительный промежуток времени, пока подсознание не усвоит этот рычаг против адреналинового удара и повышения пульса. Для Ники достаточно, если его рассудок уверен в том, что злиться вредно для здоровья. Только благодаря этому ему удалось пережить самые глупые и обидные ситуации в McLaren. Постоянно возникали моменты, когда что-то не получалось на тренировке, драгоценное время уходило зря, починка поломки длилась вечность — в подобных ситуациях другие гонщики чувствовали себя спровоцированными и давали волю гневу. Ники же спокойно сидел в машине и, казалось, его совершенно не волновала ситуация. Это не так, каждая потерянная минута уязвляла до глубины души, но он понял, что дав волю чувствам, ослабил бы себя еще больше».

Вернемся от Вилли Дунгла к первым дням моего возвращения. Я получил австрийскую гоночную лицензию, однако, затем выяснилось, что я не соответствую условиям новосозданной суперлицензии. Ее ввели затем, чтобы любой псих

не мог сесть в машину Формулы 1 только потому, что выклянчил у папы миллион. Неопытные, плохие пилоты, которые путались под ногами и неправильно реагировали, в последнее время стали причиной множества опасных ситуаций. Поэтому теперь, чтобы попасть в Формулу 1, следовало в прошлом году выиграть столько-то гонок Формулы 3 или Формулы 2.

Для меня сделали исключение (точно так же, как четыре года спустя для возвращения Алана Джонса) и прислали странный формуляр. В нем я должен был указать, сколько действовал мой договор с McLaren и подтвердить, что не имею права менять команду. Суперлицензия была выписана на Лауду/McLaren.

Этого я не понял: либо ты достаточно хорош, чтобы получить лицензию, либо нет. За кого ты ездишь, не важно. Я позвонил Дидье Пирони, который тогда был президентом обьединения гонщиков Гран-при (GPDA).

«Что это за странный абзац?»

«Не беспокойся, мы так решили на совете, можешь спокойно подписать».

Вероятно, я был более недоверчив, чем все мои коллеги, в любом случае мне единственному пришла в голову мысль, что нас собирались продать с потрохами командам. Если суперлицензия действует на Лауду/McLaren, то я становлюсь зависим от других людей, если захочу в следующем году ездить за Ferrari. Тогда появятся трансферы как в футболе, с работорговлей и отступными суммами — грандиозное поле деятельности для Берни Экклстоуна, чьи таланты тогда откроются во всей красе. Сделки будут заключаться напрямую между командами, мы же останемся идиотами и будем получать что-то вроде карманных денег.

Такой формуляр я не был готов подписать и убедил Пирони, что мы должны что-то против этого предпринять. Он обзвонил всех и успел перехватить большинство гонщиков до того, как они отправили подписанную бумажку в Париж.

Когда в январе 1982 года мы прибыли на первый Гран-при сезона в Южную Африку, то из 30 гонщиков подписали только пять. От 25 остальных подпись потребовали еще до первой тренировки. Пирони и я изложили нашу позицию и объявили, что согласны только на условия, действительные для обеих сторон: то есть если я не имею права покинуть McLaren, тогда и McLaren не имеет права меня уволить.

Президент FISA Балестр и Экклстоун в качестве представителя шефов команд объединились и собрались показать нам, кто в доме хозяин. Либо мы соглашаемся на их условия, либо можем катиться к черту.

По странному стечению обстоятельств, эта ссора вспыхнула как раз на моей первой гонке. Создалось впечатление, что стоило придти Лауде, и сразу началась драка. Но эта вещь была слишком важной, чтобы я мог остаться в стороне. Молодым гонщикам, неопытным, неуверенным и в слабом положении особенно требовался вожак вроде меня. На собрании гонщиков выяснилось, что все, кроме Жаки Икса и Йохена Масса были за то, чтобы остаться твердыми, и на время тренировки в четверг была объявлена забастовка.

Солидарность между гонщиками Формулы 1 никогда не была впечатляющей, даже во времена Грэма Хилла и Джеки Стюарта — сплошные бойцы-одиночки. В этом же случае решительность была важна как никогда, мы не могли допустить, чтобы стену разломали по кирпичику и должны были поддержать слабых. Мне пришла в голову идея с автобусом. В семь утра он стоял у входа в паддок вместе с черным шофером, Пирони и мной. Всех подъезжающих гонщиков просили припарковать машину и сесть в автобус — *мы совершим небольшую экскурсию*. Йохен Масс и Жаки Икс отказались, в остальном в автобусе оказался весь пелетон. Конечно, все было очень захватывающе, настроение поднялось, все были счастливы, чувствовали себя едиными и сильными. Объездными путями мы направили автобус в хороший отель Йоханнесбурга, а за нами длинная колонна машин с журналистами, фотографами, телевизионщиками. Пирони остался на трассе проводить переговоры — безрезультатно — и последовал за нами. Передал он нам следующее: если вы немедленно не возобновите тренировку, то всех дисквалифицируют пожизненно. И действительно: днем в Кьялами зачитали список из тридцати имен. Всех выгнали, дисквалифицировали до конца своих дней.

Мы болтались вокруг бассейна, и день прошел отлично. Если кто и боялся, то скрывал это за шутками и смехом. Даже состоявшимся гонщикам следовало опасаться самых тяжелых последствий. Например, Экклстоун в качестве босса Brabham выдвинул своим гонщикам, Пике и Патрезе, ультиматум, срок которого между делом истек. Теоретически оба были уже уволены за нарушение условий контракта.

Но главной проблемой были молодые гонщики. Они еще привыкли видеть в своих шефах команд хозяев и быть полностью в их власти. Страх молодежи перед требованиями по возмещению убытков или утратившими силу контрактами должно быть был еще больше, чем наш. Страх перед спонсорами, чьи с таким трудом добытые деньги были вложены в машины, и которые теперь за простой в боксах могли потребовать проценты. Отказ от

старта в первой гонке сезона мог стать для некоторых катастрофой. Но я был уверен, что был только один путь: продемонстрировать силу и добиться своего — всем вместе. Каждого по отдельности наши противники сломили бы без труда.

За ужином было весело, еще больше веселья стало, когда менеджер отеля показал нам нашу комнату — одну большую для всех. Отдельные комнаты нарушили бы ряды нашей фаланги — в этом я не сомневался.

Эта комната была чем-то вроде небольшого зала для банкетов, с пианино, но зато без туалетов. Мы добыли покрывала и расстелили их на полу. Первые неприятности начались, когда появился шеф команды Ensign Мо Нанн. Он хотел поговорить со своим гонщиком Герреро и был достаточно умен, чтобы привести с собой его подружку. Сначала они смотрели друг на друга через стекло, девушка плакала, Герреро плакал, они бы и камни разжалобили. Ладно, сказал я, можешь с ней поговорить, но я пойду с тобой. Мы вышли, и я подождал, пока они достаточно нашептались. Когда я собрался забрать его обратно внутрь, он сказал, что без подруги не уйдет. Так что мы впустили внутрь и девушку тоже.

Когда Вильнев и де Анджелис начали играть на пианино, настроение снова поднялось, но потом пришел шеф Arrows Джеки Оливер с местным громилой и попытался проникнуть к нам силой. Он также привел с собой полицейских, и нам приходилось быть осторожными, не допустить драки и повода им вмешаться. Дверь уже начала поддаваться, и оба уже почти оказались внутри, но нам удалось вытеснить их с помощью пианино, не вступая в прямой физический контакт.

Затем наступил кризис. Молодые гонщики испугались. Большинство подходили ко мне и хотели услышать что-то утешительное, уверен ли я, что мы поступаем правильно? А что если они нас арестуют? А если мы сорвем Гран-при, не посадят нас ли в тюрьму и не потребуют ли возмещения ущерба? Я чувствовал себя сильным, уверенно и поговорил с каждым как мог. Дидье Пирони и Нельсон Пике тоже оказались теми столпами, за которые могла удержаться молодежь.

Мы попытались заснуть. Поскольку туалет был в коридоре, то ключ от дверей должен был оставаться в пределах досягаемости для всех. Мы положили его в тарелку посреди комнаты. Мы также договорились, под честное слово и все, что полагается о том, что каждый, кто идет в туалет, открывает дверь, запирает ее, возвращается и кладет ключ в тарелку. Все торжественно согласились.

Была лунная ночь, что очень подходило к нашим

заговорщицким настроениям. Если кто-то вставал, то немедленно поднимались еще десять голов. Утром по-прежнему не было новостей, никаких изменений. Тео Фаби взял ключ, чтобы пойти в туалет, и не вернулся. Он стал единственным дезертиром. Однако его побег наводил на размышления, и мы хотели убедиться в том, что все остались добровольно. Провели голосование — хотим ли мы по-прежнему стоять на своем — результат был единогласным.

Теперь уже оставалось недолго. Пирони договорился на трассе с Балестром. Мы выиграли. Правда, у противников не хватило мужества признать это открыто, все выходные ходили слухи о том, что нас арестуют в аэропорту и тому подобная чепуха. Фактом же явилось то, что нам никогда больше не предлагали таких рабовладельческих договоров.

Мелкой местью после гонки стало помпезное объявление о лишении лицензий всех гонщиков, кроме бравого Йохена Масса. Это было просто смешно и невозможно выполнить, поэтому позже превратилось во что-то вроде предупреждения или угрозы. Спортивные власти приговорили всех к денежному штрафу в 5000 долларов, потому что наша забастовка повредила имиджу автоспорта. Все заплатили, после чего вместе подали апелляцию. Судя по тому, что сегодня я на 5000 долларов беднее, этот процесс мы либо проиграли, либо он застрял в сотой инстанции.

Осталось сказать, что я считаю нашу акцию в Кьялами 1982 года важной для развития профессионального автоспорта. Она показала всем тем, кто управляет нашим спортом, что гонщики не настолько глупы, слабы или разрозненны, чтобы позволить сделать с собой все, что угодно. Больше всего нашим противникам досадило то, что мы действительно оставались солидарны. Они бы никогда не подумали такого о нашей хаотичной кучке.

Сама гонка прошла для меня нормально, ни больше и ни меньше. Я занял четвертое место и получил некоторое представление об огромных физических нагрузках, которым подвергали нас машины-крылья. Красивая победа Алена Проста вызвала подозрения, что Renault наконец-то овладели техникой. Как вскоре выяснилось, необоснованно: для турбо время еще не пришло и уж точно не пришло оно для Renault.

Во второй гонке, в Рио, я столкнулся с Ройтеманном, следующим этапом был Лонг-Бич. Поул взял де Чезарис, и он же лидировал. Я подумал: нужно всего лишь подождать. Он нагнал какого-то обойденного на круг гонщика, который не сразу уступил место и задержал его в шикане. Он тут же захотел обогнать по внешней траектории, что попросту невозможно из-за отсутствия места. Я подумал: пожалуйста, оставайся спокоен,

иначе ты вылетишь уже здесь. Потом он обогнал этого медленного и показал ему кулак. Я увидел, как он поднял руку и подумал: теперь ему нужно переключить передачу и тут же услышал вой его ограничителя оборотов на 11000 об/мин. Я обогнал его по очень широкой траектории, потому что когда имеешь дело с людьми, которые грозят кулаком и забывают переключать передачи, надо быть очень осторожным.

Гонка прошла без проблем. К концу я испытывал настоящий кайф, если можно так сказать. На последнем круге я буквально почувствовал, что машина меня не подведет. Она доехала бы до финиша, даже если бы мне пришлось ее нести на себе. Раньше в подобных ситуациях я боялся, что машина заглохнет за два метра до финиша. Но на этот раз нет. Я кричал и насвистывал от радости, но потом сказал себе: «идиот, следи за дорогой, а то еще по собственной глупости вмажешься в стену». Такого со мной еще не бывало. Было прекрасно. Вернуться через два года и победить в третьей гонке — вот это мне нравилось.

Глава 8
Турбо идет

McLaren — хорошая, большая, правильно руководимая команда Формулы 1. Рон Деннис — менеджер, обладающий мужеством и фантазией, Джон Барнард — конструктор с мужеством и фантазией. Если к этому добавить могущественного спонсора Marlboro, разделяющего эти убеждения, то все это дает неплохие базовые условия.

В переходный период развития техники в 1981/82 годах, когда McLaren еще не была так хороша, Рон Деннис вбил себе в голову идею Лауды и со своей настойчивостью облегчил мне возвращение. На меня произвело впечатление, какими категориями он мыслил, чтобы с помощью спонсоров перебросить мостик через период упадка.

В таком же формате он размышлял о следующем большом решении — выборе срочно необходимого турбо-мотора. Воспользоваться уже имеющимся или находившимся в разработке двигателем означало попасть в зависимость от производителя, кроме того, пришлось бы подгонять машину под готовый мотор, а не наоборот.

Porsche была идеей исключительно Рона Денниса. С одной стороны, логичный выбор, поскольку у Porsche уже был опыт с турбо из гонок спортивных машин и серии Кан-Ам, то есть подготовка не заняла бы так много времени, как у другой фирмы. С другой стороны, было достаточно дерзко вообще обратиться к такой фирме, как Porsche — если бы они захотели в Формулу 1, то пришли бы сами.

Деннис устроил обед с Вольфгангом Порше и мною. Речь шла о пяти миллионах долларов на конструирование турбо-мотора для Формулы 1. Мы уговаривали Вольфганга Порше предложить этот проект прочим совладельцам фирмы, то есть семье. Мы представляли себе это так, что немецкая фирма придет в Формулу 1 вместе с нами, то есть с мотором под именем Porsche, чью стоимость (хотя бы частично) штутгарцы возьмут на себя. Все закончилось полным провалом, так как у семьи Порше полностью отсутствовал интерес вкладывать собственные средства в Формулу 1. Конечно, они были в состоянии сконструировать мотор любого типа, но только за счет клиента.

Деннис начал искать партнера, желающего участвовать в заказе для Porsche. Он устроил встречу с Мансуром Ойехом, младшим руководителем Technique d'Avantgarde в Париже и

пригласил меня с собой. TAG тогда спонсировала команду Williams. Рон очень искусно подошел к теме разговора, заявив, что быть просто спонсором не соответствует запросам передовой технической фирмы. Следует сделать больше, чем просто написать название на машине. Фирма подобная этой, должна стать частью команды Формулы 1, разумеется, лучшей (Прежде чем предпринять такие усилия, Рон удостоверился в фантастических финансовых возможностях группы Ойеха. В таких делах он ничего не делает просто так.). Моя роль в этом разговоре свелась к тому, чтобы свести к минимуму страх молодого шефа перед неудачей — я с чистой совестью предсказал, что мотор, который сконструирует Porsche, просто обязан стать лучшим, возможность провала можно исключить.

Эти две встречи, с Вольфгангом Порше и Мансуром Ойехом, и стали моим вкладом в проект. Мансур Ойех добился от своего отца благословения этого предприятия, была основана совместная фирма, и со временем отношения между Роном и Мансуром становились все более близкими. В той или иной степени Мансур Ойех сегодня является совладельцем McLaren (вместе с Роном Деннисом). Насколько мне известно, Джон Барнард продал свою долю. Неплохо, если вспомнить что в 1980 году Деннис и Барнард пришли в McLaren исключительно с голыми идеями. Фирмой тогда совместно владели Тедди Майер и Тайлер Александр, однако они во многом зависели от спонсорской поддержки Marlboro. И именно Marlboro добилась того, чтобы пришли Деннис и Барнард, вместе с идеей шасси из углепластика в голове у Джона.

Позже иногда снова прибегали к моим дипломатическим талантам, если между англичанами и немцами начиналась перепалка; будучи нейтральным австрийцем, я три или четыре раза брал на себя роль посредника. Схватки между McLaren, Porsche и Bosch были никак не драматичней, чем между Brabham и Alfa или Brabham и BMW, или между любыми другими партнерами из разных стран, совместно занимающимися созданием машины. Соответственно, Porsche все время думала о моторе, Bosch о компьютерах, и единственным, кто держал в голове всю конструкцию, был Джон Барнард. Чем сложнее с конца 70-х годов становились машины Формулы 1, тем большее значение приобретала общая гармония: каждая отдельно взятая деталь должна была находиться в соответствии с еще десятью другими. Качество современной машины Формулы 1 определяется совместной работой мотора, аэродинамики и ходовых качеств: таким образом, изолированная разработка двигателя была бы неверным путем. Также понятно, что в этой

общности разделенного труда кроется зародыш для бесконечных прений.

Факт, что у Барнарда с самого начала было правильное представление о всей машине, и он мог предоставить точное техническое задание. Кроме всего того мастерства и знаний, которые и так предполагаются у этой фирмы, в Porsche нас очень впечатлила та скорость, с которой они реагировали на различные постоянно возникавшие проблемы. Одно из важных решений касалось системы впрыска. Конструктор мотора Мецгер был за испытанную и надежную механическую систему впрыска, Bosch предлагал систему со сложной электроникой. Руководствуясь общей тенденцией проекта, было выбрано более прогрессивное решение, которое позже оправдало себя на все сто процентов.

Летом 1983 года начались испытательные заезды на тестовой трассе Porsche в Вайсзахе, результаты с самого начала были достойны Porsche, и у меня сразу появилось хорошее чувство. В сезоне Гран-при 1983 года уже доминировали турбо (BMW, Ferrari, Renault), а у McLaren не было никаких шансов. Я настаивал на как можно скорейшем вводе в строй нашего нового мотора, чтобы использовать остаток и так уже проваленного сезона в качестве серии тестов. Барнард возражал, он не хотел компромиссов на остаток 1983 года, и хотел начать 1984 с совершенно новой машиной. Это соответствовало его перфекционизму и его желанию добиться всего или ничего, и он упирался изо всех сил, чтобы добиться своего. Это было грандиозное эго технического гения не от мира сего.

Я был зол и в ярости, потому что понимал, что мы совершаем огромную ошибку. Мы, может, и начнем 1984 год с новой, грандиозной машиной, но нам понадобится половина сезона, чтобы избавиться от «детских болезней», и о чемпионате можно будет забыть.

Джон Барнард уперся, как осел, и мне не оставалось иного выбора, кроме как попробовать плести интриги и зайти со стороны Marlboro. Я полетел в Лозанну и описал соответствующему боссу положение, каким я его видел. После этого Marlboro надавила на Рона Денниса, что по условиям контракта было вполне возможно. Речь шла о таких деньгах, что Рону и, что особенно важно, Джону пришлось уступить. Последние четыре гонки сезона 1983 мы стартовали с турбо и тут же получили множество проблем: с тормозами, охлаждением и задним антикрылом. Как и можно было предположить, ни в одной из четырех гонок мы не доехали до финиша. Однако в Кьялами машина была настолько быстрой, что я уже видел перед собой лидирующего Патрезе и настроился побеждать, когда за шесть

кругов до конца машина замерла без электричества. Это была та гонка, в которой Пике, Brabham и BMW добыли чемпионский титул. Первый турбо-чемпион в мире.

То высокомерие, с которым Рон и Джон пытались предотвратить эти четыре старта, стоило обеим сторонам множества нервов. Я злился на заносчивость и эго Барнарда, а они, вероятно, злились на то упорство, с которым я добивался своего. При этом нас ожидали еще более тяжелые времена. Первым делом надо было решить вопрос с Уотсоном.

Мой дорогой коллега по команде очередной раз решил, что ему недостаточно хорошо платят, особенно по сравнению со мной, и потребовал неплохую сумму за продление контракта. Я считал, что он сильно переоценил свою рыночную стоимость, а его советник Ник Бриттан загнал его в тупик. Меня все это не касалось, хотя, конечно, мне хотелось оставить в команде Джона, поскольку мы хорошо друг с другом уживались. Уотсон — специалист по затягиванию переговоров и выжиданию, на этот раз он тоже не спешил. Поскольку все остальные стоящие гонщики уже подписали новые договоры, он чувствовал себя уверенно. Он был нужен McLaren и ему хотелось исчерпать свои возможности до последнего.

Но потом неожиданно произошло увольнение Алена Проста из Renault. Там сошлись вместе несколько факторов, в том числе и очень личные (по слухам, ходившим в Формуле 1, у Проста была связь с женой шефа команды Ларусса). Как бы то ни было, расставание произошло в самый неудачный момент. Как правило, в ноябре обычно все договоры уже заключены — и свободных кокпитов обычно уже не остается.

Для Рона Денниса ситуация была идеальной. Он мог выкинуть строптивого Уотсона — «мне очень жаль, но мы не можем себе тебя позволить» и за смешные деньги получить, вероятно, самого быстрого гонщика в мире. Деннис не был бы Деннисом, если бы не воспользовался ситуацией, и Прост по дешевке сменил команду.

Я же, в отличие от Проста, был очень дорогим. Я уже выторговал себе двухгодичный контракт на 1983/84 годы, который снова поставил новый рекорд на бирже гонщиков. Моим партнерам по переговорам я напомнил, что при своем возвращении потребовал только один доллар за езду, остальное за мою рекламную ценность. При заключении второго договора я смог сказать, что гонщик выигравший в прошедшем сезоне две гонки, стоит все же больше, чем один доллар — в то время как рекламная ценность осталась прежней. Таким образом, я еще больше расширил рамки и добился цены, которая действительно

выглядела несколько завышенной по сравнению с другими. И особенно по сравнению с уцененным до минимума Простом, и в этом крылась причина для противоречий в будущем сезоне. В глазах Рона Денниса я был человеком, который выжал из него слишком много, зато Ален Прост был его призом, его дешевой покупкой.

Я не был счастлив получить в команду вместо беспроблемного Уотсона супергонщика. Однако приходилось изображать крутость и делать вид, что мне совершенно безразлично, но я знал, что неприятности на подходе. Мое упорство, мои тесты, мои маленькие политические победы создали основательную базу для новой машины. И мысль, что теперь придет новичок и пожнет плоды всего этого, сначала меня огорчала, но потом подстегнула. Ален Прост был у меня на пути.

Об Алене я знал только одно: он был быстр. С человеческой точки зрения я приготовился к сюрпризам, был недоверчив и осторожен. В первое время он только усилил мои чувства. У него был инстинкт к тому, чтобы укрепить свое положение в команде. Он без причин посещал фабрику McLaren в Англии, заставлял играть на себя весь свой шарм и делал себе рекламу. Мне нечего было возразить — профессионал должен уметь создать себе хорошую рабочую атмосферу.

Мне он наговорил много приятных вещей. Что я был его кумиром, когда он только начинал заниматься гоночным спортом. Что он получил водительские права в 1975 году — когда я впервые стал чемпионом мира. Тогда я думал, что он преследует некую цель, хочет понравиться и подлизаться ко мне, но со временем мое недоверие улеглось. Я понял, что он сердечный, приятный, честный человек. Вот только, к сожалению, быстрый, как черт.

Глава 9
Самый тяжелый год

Большое столкновение было неизбежным, я был хорошо мотивирован и программировал себя на победу по возможности в первой же гонке, чтобы молодой человек сразу смог увидеть всю серьезность жизни.

Рио, март 1983 (прим.: может, 1984?) года. Прост на тренировке был на шесть десятых быстрее меня, только я тогда еще не знал, что он будет таким почти в каждой квалификации. В отместку я, показав суперстарт, сразу прошел его, настиг де Анджелиса и Мэнселла и принялся за Уорвика, который ехал свою первую гонку за Renault. В конце прямой, на скорости почти 300, я выехал из его воздушного мешка. Уорвик не уступал траекторию, но я был впереди, мы втиснулись в левый поворот, проходимый на 4-й передаче. На неровности McLaren подпрыгнул и немного сместился в сторону. В этот момент я почувствовал сильный толчок — левое переднее Уорвика врезалось в мое правое заднее колесо. Мы могли бы элементарно оба сойти, но я остался на трассе, слава Богу, и Renault был в зеркалах заднего вида. Собственно, в моей подвеске должно было быть что-то повреждено, два круга я особенно внимательно следил за этим, но все работало хорошо. Альборето подстерегли неприятности, так что я вышел в лидеры, чего со мной уже давно не происходило. Все было под контролем, в том числе и Прост, который между тем победил в борьбе с Уорвиком. Мы шли, как подобает, первым и вторым. Прост отставал более чем на 10 секунд. Все шло даже чуть лучше, чем было запланировано. Но через 39 кругов у меня в кокпите загорелся красный индикатор. Не оставалось ничего другого, как только заехать в боксы, вылезти из машины и проглотить убийственную ярость. Это могла бы быть такая важная победа!

Выяснились три вещи. Причиной моего схода на этом чудо-экземпляре машины класса «хай-тек» стал дефект пайки на кабеле аккумуляторной батареи. Второе: передняя подвеска машины Уорвика все-таки не так хорошо перенесла наше столкновение, Renault сошел. Третье: Прост победил в своей первой гонке, и, тем самым, с первого гоночного дня я оказался в обороне.

Я выиграл во второй гонке, в Кьялами, с отрывом в целую минуту от Проста. В Цольдере мы оба сошли. Прост победил в Имоле, я не добрался до финиша. Потом настал Гран-при

Франции в Дижоне.

Я стартовал с девятой позиции и должен был ехать более жестко и грубо, чем, собственно, хотел, иначе группа лидеров от меня уехала бы. Прорыв получился, теперь впереди оставались только Тамбэ (Renault) и Прост. Я гнал, как сумасшедший, давно за гранью, которую могли выдерживать шины. Ничего другого не оставалось, выжидательная тактика и сбережение шин отошли на задний план, я видел только тех двоих впереди. Только я пристроился за Простом, как он свернул на пит-лейн — ослабло крепление колеса. «Жаль, что его нет», — подумал я, — «сегодня бы он не имел шансов». Я завис в зеркалах Тамбэ и давил, давил, давил. Он должен был меня как следует почувствовать и, возможно, занервничать.

Мы обгоняли на круг Лаффита в правом повороте после прямой «старт-финиш». Лаффит освободил место для Тамбэ, но сразу же вернулся на свою траекторию, вероятно не поняв, что мы следуем в виде эдакого сэндвича. Скорость была за 200. Чтобы не столкнуться с ним, я отвернул вправо на поребрик, машина сделала огромный прыжок, но у меня получилось ее поймать.

Если едешь относительно медленно, в такие моменты ужасно пугаешься, сердце начинает дико колотиться, и приходят симптомы страха, как у обычного человека. Но если ты несешься, так сказать, с кинжалом в зубах, полностью сконцентрирован, то не чувствуешь опасности, просто не имеешь возможности для того чтобы испугаться. Два-три коротких движения рулем, все происходит так быстро, что ты даже не воспринимаешь, все как будто от тебя отскакивает, совершенно автоматический процесс. Ты думаешь только о Тамбэ. О человеке там, впереди.

Я пытался четыре или пять кругов подряд обойти Тамбэ на прямых, один раз я попытался даже пройти его на волосок от отбойника, перед стеной пит-лейн, практически будучи парой колес на гравии. Я был готов к любому риску, моя обычная рассудительность полетела к черту.

Но получилось это только тогда, когда он ошибся, разумеется, из-за давления, которое он чувствовал без перерыва. На выходе из поворота его слегка занесло, я проскользнул внутрь и смог интенсивнее разогнаться, чем он.

Шины становились все хуже, я думал: когда же придет середина гонки, уже давно пора. Обратный отсчет мне показывали только последние пять кругов, до этого вывешивалась только занимаемая позиция, и один-единственный раз — сигнал о середине гонки. В моей борьбе с Тамбэ я его просмотрел, а на чувство времени в гонке полагаться нельзя. Ты не имеешь понятия, сколько кругов проехал, если тебе этого не показывают.

Была договоренность о том, что меня позовут для смены шин к середине гонки, но они меня не позвали, поскольку Рон Деннис считал, что это, возможно, не является необходимым. Он не понимал, что дикие атаки происходили за счет износа шин.

Только когда я увидел табличку «еще 20 кругов», я понял, что случилось. Мы находились уже 15-ю кругами позже середины гонки, шины были в катастрофическом состоянии, а я — в гневе, поскольку меня никто не позвал в боксы. Я постучал рукой по шлему, это знак, которым гонщик показывает, что хочет заменить шины и заедет в боксы на следующем круге. Боксы, замена, я теперь стал вторым, примерно с 20-секундным отставанием от Тамбэ, который, конечно, произвел замену в идеальный момент времени. Снова я поехал как черт, снова догнал его, прошел за пару кругов до финиша, потом у него отказали тормоза, и я выиграл совсем легко. Я был зол на Рона Денниса, потому что тот не выполнил нашу договоренность о середине гонки. Меня все время злит, если победу надо завоевывать с большим трудом, необходимо. Ненужный риск — это всегда глупо. Но как бы то ни было, это был французский Гран-при, и что же увидели 70 000 зрителей? Ники — первый, Renault — второй.

Следующая гонка — в Монако. Я не люблю Монако. На город мне наплевать, но вся эта толчея вокруг гонки действует мне на нервы. Я считаю — хорошо, когда автогонки остаются автогонками и не превращается в разновидность цирка. Контраст между спортсменом, который должен показать там свои способности, и всей суетой вокруг, противоестествен. Я не вижу в этом никакого смысла. Мне не нравится также, когда кто-то стоит в «Отель де Пари», пьет шампанское и смотрит, как я мчусь в трех метрах от него. Я чересчур пуританин для Монако, что касается спорта и гонок.

Монако — шестая гонка, и шестой раз Прост быстрее меня в квалификации. Мои квалификационные слабости теперь очевидны, я не могу на решающем круге улучшаться в той же мере, что и Прост. Для этого нужно уметь летать. Ты должен оторваться от земли, в духовном, а иногда и в физическом смысле. Тебе нужен избыток вдохновения и сумасшествия. Прост, который на шесть лет моложе, мобилизовал этот избыток быстрее, чем я. Говоря в цифрах: в среднем за 1984 год Прост в квалификации на 0,12 сек быстрее, чем я. Это означает также в среднем четыре или пять стартовых мест.

Тогда я не мог признаться, как сильно меня это задевало и раздражало. Признание собственной слабости сделало бы Проста быстрее, наверное, еще на две десятых секунды. При анализе выяснилось следующее: мои отставания в квалификации — это

изъян, который гонщику иметь нельзя. Почему я был не в состоянии ехать так же быстро, как Прост? Это должно быть выполнимо.

Это оказалось невыполнимо, как показали события (за исключением одного раза, в Далласе). Я просто не мобилизовал экстраординарные способности, а потом уже и не хотел мобилизовать. В гонке я чувствовал себя, по меньшей мере, таким же сильным, как Прост. Там у него не было преимущества. Я лишь страдал из-за моих слабостей в квалификации. Чтобы компенсировать те стартовые места, на которые я, как правило, стоял позади Проста, в гонках я ехал с огромным риском и агрессивнее, чем, собственно, было моим обычным стилем.

Вернемся в Монако, на шестую гонку года. Прост лидировал в чемпионате, я был вторым, на шесть очков позади. Он стоял на поул-позиции, я — на восьмом месте. Такое в Монако особенно болезненно. Во время настроечных (прогревочный круг один непосредственно перед гонкой) заездов шел дождь, и я был на секунду быстрее, чем кто-либо еще. А на лице у Рона Денниса не дрогнул ни один мускул. Этого я никогда не забуду. Тут мне стало совершенно ясно, что он на стороне Проста, и я начал ощущать редкую разновидность враждебности ко мне, которую тогда я себе еще не мог объяснить.

Обойти два Ferrari в дождь — это плата за восьмое стартовое место. С Альборето это было еще относительно просто. Я дождался благоприятной ситуации при разгоне после «Сен-Дево», первого поворота после стартовой прямой. Я был вплотную за ним, рано нажал на газ, чтобы развить давление в турбине, и сконцентрировался на том, чтобы всеми путями предотвратить пробуксовку колес на мокром покрытии. На выходе из поворота я оказался правее его, бок о бок, он не так хорошо держал под контролем wheel spin,[19] и при переключении на третью передачу я уже был впереди на полкорпуса. Тем самым он потерял шансы на реванш.

Далее я обозначился в зеркалах заднего вида у Арну. Два круга подряд я наблюдал за ним. Его самое слабое место — перед поворотом «Левс», где он тормозил на два-три метра раньше, чем требовалось. В «Мирабо» я вплотную шел за ним, а в следующей зоне торможения переместился левее него. Он был на длину автомобиля впереди, но я тормозил позднее. Арну взял левее, в последний момент увидел, что там был я, и качнулся вправо. Так самая критическая часть маневра была пройдена, но мне еще предстояло справиться с избытком скорости, хотя здесь все происходит, как в замедленной съемке. Первая передача — редкость в сегодняшних гонках Гран-при. Из-за позднего

торможения машина пошла юзом, я не мог следовать по идеальной траектории влево и заскользил к отбойнику. За сорок или пятьдесят сантиметров до него шины вновь обрели сцепление с полотном, машина устремилась влево, Арну остался сзади.

После таких маневров добровольно отдавать очки — это плохо. Я был вторым за Простом, вынужден был пропустить Сенну. И мог бы спокойно ехать до финиша третьим, но в вершине поворота «Казино» слишком рано дал газ и проскользил до отбойников. Мотор заглох, конец. Ошибка гонщика, которая могла бы на волосок решить исход всего чемпионата.

Я победил в Брэндс-Хэтч, это вновь вернуло меня «на расстояние удара» до Проста. Наши частные отношения были в порядке, даже хорошими, если принимать во внимание обстоятельства. Шла тотальная борьба за чемпионство, которое в любом случае принадлежало нам: McLaren, Porsche и TAG. Просто у нас была лучшая машина, надежнее, чем Brabham-BMW и во всех отношениях лучше, чем Ferrari и Lotus. Williams-Honda был на подходе, но еще не представлял опасности.

Мое отношение к Рону Деннису становилось все хуже. Он придавал всей команде крен в сторону Проста. У нас было одинаковое материальное оснащение и одинаковая тщательность подготовки. Так что я не был ущемлен в техническом отношении, но страдал от неприятной атмосферы. Некоторые люди посчитают странным, что именно этот хладнокровный «человек-компьютер» Лауда вдруг жалуется на недостаток человеческого тепла. Но я полагаю, что нуждаюсь в таком же количестве тепла и признания, как и любой другой человек, мне плохо быть в чересчур холодной атмосфере. Я не становлюсь сентиментальным, а просто пытаюсь найти этому объяснения.

Рон Деннис, без сомнения, умелый профессионал. Он хорош при дележе денег и чудесным образом может дать спонсорам достойную отдачу за их вложения. Команда функционирует отлично, заметно перфекциониста,[20] который за этим скрывается. Слабости Рона, как мне кажется, в некоем комплексе прошлого. Ему неудобно слышать напоминание о том, что он начинал как простой механик в Cooper и Brabham. Поэтому у него и появляются чрезмерные представления о том, что касается появления и прохождения шефа. Его надменность может быть непереносима.

Сильная позиция — иметь сразу две машины, лидирующие в чемпионате без угроз с чьей-либо стороны — позволяла ему вести психологическую игру, которая, вероятно, была реваншем за огромную сумму, выложенную им за двухлетний контракт 1983/84 гг. Он, по-видимому, никогда мне этого не простил, а

сейчас имел возможность поквитаться. Так что он демонстративно сделал более «дешевого» пилота номером 1 в команде, а меня отодвинул в сторону. Прост ничего не сделал, чтобы еще более подогреть это настроение. Он сражался за себя и сражался правильно, при этом он всегда оставался честным и приятным.

Холодное молчание между мной и Деннисом все более действовало мне на нервы, и я стремился прояснить эту ситуацию. Я пригласил Рона с подругой Лизой слетать ко мне на Ибицу и там спокойно поговорить. Выдался прекрасный день, и мы вышли на моем катере в море. Балеарские острова показывали себя с лучшей стороны. Я выключил мотор, опустил якорь (как всегда, с трудом, в качестве моряка я совсем не пригоден). «Ну что, Рон, мы можем опять вернуть хорошие отношения? В чем вообще причины возникновения трещины между нами?»

Он сказал, что ощущает ко мне чувство, колеблющееся между любовью и ненавистью. Он чувствует себя обманутым, поскольку я как бы шантажировал его своим двухлетним контрактом. Он тогда оказался в положении, когда не мог отказаться от моих услуг и смирился. Кроме того, он осудил мою отдаленность и эгоцентричный настрой. Забавное ядро его высказывания было следующим.

«Если человеку платят так безумно много денег, можно было бы за это получить и немного дружбы».

Это было мне не по нутру. Что общего у вознаграждения с дружбой? Рон не тот тип, который интересовал бы меня как друг (кроме того, у меня только два-три друга), и факт, что он еще и платит так много, ничего не меняет. Что касается моей эгоцентричности, соглашусь. Я пытаюсь в жизни все планировать с пользой для себя. В случае Лауда-McLaren я, правда, могу аргументировать, что к совместному делу я приложил все свои усилия, так что он даже выиграл от моего эгоцентризма. Как бы то ни было, я отдавал все сто процентов того, что от меня ожидалось.

Разговор продолжался хорошо, в конце у меня появилось чувство, что нашелся новый базис для цивилизованного сотрудничества. Мы поехали в ресторан на маленький остров, и при подходе Деннис сказал: «I must change my head now».[21] Будто он теперь больше не мой новый друг Рон, а директор McLaren Деннис, и в качестве такового он сделал мне договорное предложение. Цифры, которыми он при этом оперировал, находились точно на половине моего теперешнего жалования. Я спросил его, не получил ли он солнечный удар на Ибице. «Да я лучше буду сидеть и бездельничать, чем поеду за половину

денег.»

Разговор застопорился, он заупрямился, я тоже. Мне было ясно, что моя последняя зарплата была «перегрета», практически вдвое больше, чем у остальных, но сокращение ее наполовину я считал смешным, почти обидным.

Тогда он сказал, что пригласит в понедельник господина Сенну и предложит ему двух- или трехлетний контракт. «Пожалуйста», — сказал я, и пожелал ему счастья. «Было приятно пообщаться с тобой денек на катере, пусть даже все только коту под хвост.»

Начиная с этого момента, у меня появились мысли подписать контракт на 1985 год с другой командой. Первоначально меня привлекала Ferrari, но со временем я «вырос» из зарплат Ferrari, кроме того, итальянцы в этом сезоне очень рано заняли свои кокпиты. Привлекала меня и Renault, поскольку я думал, что там, возможно, будут так управлять своим огромным бюджетом, что из этого получится что-то порядочное.

В июле я впервые встретился с гоночным директором Renault Жераром Ляруссом и намекнул о своей заинтересованности. Он полагал, что, вероятно, в Renault не будет смены пилотов, но, в общем, будет видно. Позже он позвонил и сказал, что тема «Лауда» стала актуальной, мы в общих чертах пришли к единому мнению и договорились о встрече в Париже. Меня озадачило то, что примерно десять минут телефонного разговора Лярусс потратил на то, чтобы выяснить, присылать за мной вертолет в Ле-Бурже или нет. Если ему надо так много времени, чтобы решать простые вопросы, как же это будет в столь сложной материи, как гонки?

Дело происходило, конечно, в строжайшей тайне. Я боялся, что Рон Деннис в оставшихся гонках может вставить мне палки в колеса, и я могу из-за этого проиграть чемпионат. Ясно, сказал Лярусс, все останется тайной, ни один человек ничего не узнает.

Я полетел с Ибицы в Париж. Мы дискутировали и торговались часами, в конце концов, он принял мои финансовые требования, которые были, признаться, не слабыми. В качестве контракта он показал мне одно из чудовищных произведений Renault, с которым я не знал, что делать. Он мог бы взять лист бумаги и очень просто установить: сумма, продолжительность, гонщик #1, преимущественное право на тестах, личный автомобиль Renault, этого бы и хватило.

Когда бумажонка была готова к подписи, Лярусс сказал, что мы должны теперь нанести небольшой визит президенту. Я понял это, как своеобразный визит вежливости, первое рукопожатие и так далее. Мы поднялись к господину Ханону, который мне с

первого взгляда показался несимпатичным. Он излучал холод и жесткость. Он выглядел вообще не особенным сторонником гонок, во всяком случае, не находил для спорта хороших слов. Затем он сказал Ляруссу и мне, что контракт, к сожалению, не может быть заключен сегодня. Будто бы произошло нечто непредсказуемое, и необходимо еще четырнадцать дней времени.

Лярусс сам был удивлен этим, и я догадался, что его положение в фирме было не таким радужным. Я считаю его приятным и искренним человеком, но для работы шефом команды в такой фирме он, может быть, несколько слабоват. Как бы то ни было, Лярусс предложил мне пока подписать бумажонку, а подпись Renault будет поставлена позже. Такую ерунду я отклонил — что представляет собой договор, подписанный одной стороной? Мы остановились на том, что Лярусс позвонит мне, как только все будет готово для подписания.

С Ибицы я улетел утром, а после обеда полетел обратно. Единственными людьми, с которыми я говорил в промежутке между Парижем и Ибицей, были мой второй пилот и ребята из Air Traffic Control.[22] Но через час после того, как я приехал домой, мне позвонил Рон Деннис и спросил: «Где ты сегодня был?»

«В Париже», — сказал я, совершенно ошеломленный.

«Прекрасно, что ты сознаешься».

Потом он рассказал мне подробности договора, что меня крайне удивило. Было несомненно, что в Renault была утечка или даже намеренное разглашение тайны. Как бы то ни было, я мог сказать, что ничего не подписал, и это было правдой. Деннис наполовину успокоился.

Лярусс позвонил в августе. Все в порядке, контракт одобрен, менеджмент сказал: «Да», мы можем подписывать. Раздраженный прошлым разглашением информации, я сказал следующее. «Договор в силе, и я даю в этом слово, но официальную подпись я поставлю лишь тогда, когда будет решен исход чемпионата. В противном случае я боюсь действий со стороны Рона Денниса. Если он точно будет знать, что я его покидаю, он сделает Проста чемпионом.»

Лярусс согласился с этим и удовлетворился устным заключением договора, что и подтвердил со своей стороны. Тем самым определилось, что я стал пилотом Renault на 1985 год.

На этот раз удалось несколько лучше сохранять информацию в тайне, хотя эта тема долго муссировалась во французских газетах. Деннис пытался и дальше уговорить меня на договор с половинной оплатой. С присущей ему деликатностью за два часа до старта на Остеррайхринге он сказал: «Зарплата вдвое меньше, иначе я приглашу Кеке Росберга.»

Да пожалуйста, приглашай своего Кеке, и вообще, большое спасибо за то, что прямо перед решающей гонкой ты третируешь меня подобной ерундой. Дело-то всего лишь в исходе чемпионата мира.

Остеррайхринг. Я обгоняю Пике за пятнадцать кругов до финиша и, тем самым, захватываю лидерство. Прост, к моему счастью, вылетел с трассы из-за масляного пятна, что означает для меня прекрасные новые перспективы в чемпионате. Пике не представляет больше настоящей опасности, я заметил, что его задние шины при смерти, он не сможет мне особо докучать. Мне только нужно довести автомобиль до финиша, остальное уже сделано. Разгон из поворота Bosch, четвертая передача, сильный треск, тяги больше нет. Мотор еще работает, но крутящий момент на колеса не передается. Я подумал: «Дифференциал» и поднял руку, чтобы другие видели — я еду только по краю. Я перестраиваюсь влево и хочу остановиться на газоне. Но потом приходит мысль, что мне, ох и долго идти пешком до боксов. А не попробовать ли еще кусочек прокатиться? Я шурую рычагом переключения передач, нахожу третью, которая работает, и думаю: «Ну вот, теперь хотя бы вернусь в боксы на третьей».

В таких ситуациях ты не можешь думать логически. Ты полностью сосредоточен на экстремальном вождении и не можешь импровизировать, если выброшен из области сверхбыстрых инстинктов и реакций в гораздо более банальную ситуацию. Я не пробовал сознательно, какие возможности машина еще сохраняет, просто раскрутил мотор на третьей, переключившись на четвертую, ничего там не нашел и автоматически переключился дальше, на пятую. Она работала. Первая мысль — ехать дальше. Может, придешь к финишу пятым или шестым и заработаешь еще очко в чемпионате.

Так что я раскручивал третью «до звона», а затем переходил на пятую. Время круга тем самым ухудшилось на пять секунд по сравнению с тем, когда коробка работала. Пике на семнадцать секунд отставал, так что ему надо было 3–4 круга, чтобы меня настичь. Посмотрев на сигналы из боксов, я увидел: плюс 17 секунд от Пике. Я ехал так хорошо, как было возможно без четвертой передачи. Табличка на следующем круге: плюс 17 секунд от Пике. Внезапно я понял: Нельсон же досконально знает мою тактику. Он знает, что в конце гонки я перехожу в щадящий режим и не зацикливаюсь на большом отрыве. Вероятно, он думает, что я специально поехал медленнее, чисто из тактических соображений, и что нет смысла давить на меня. В этом случае я

смог бы сразу отреагировать и прибавить…Да и задние шины у него были совсем не в том состоянии, чтобы он решился на супер-атаку. Было невероятно сложно найти правильные моменты переключения между третьей и пятой передачами. Кроме того, голова едва выдерживала все напряжение: когда же он поймет, что я не играю в кошки-мышки, а нахожусь в серьезной беде? Не выйдет ли из строя и пятая передача, поскольку стираются кольца синхронизаторов? Не попадут ли обломки деталей в трансмиссию и не вызовут ли полное разрушение? Я молюсь о том, чтобы этот «сортир на колесах» добрался бы до финиша. А до Пике все еще не доходит, он послушно следует за мной и думает себе что-нибудь о хладнокровном Ники.

Ни в одной другой гонке я так не изнурял себя мыслями, в конце голова по-настоящему заболела.

Я побеждаю и становлюсь тем самым приблизительно на одном уровне с Простом в чемпионате. Когда Пике и я маршировали к подиуму, он спросил меня, как прошла гонка. «Уфф», — ответил я, — «у меня сломалась четвертая передача.» По его взгляду я вижу, как сильно он напуган, потому что не использовал шанс победить в этом Гран-при. Ему бы это легко удалось. Из всех гонок, которые негативно или позитивно повлияли на чемпионат 1984 года, эта была моей самой счастливой. То, что это произошло в Австрии — приятная случайность.

В начале сентября я получил известие, что должен перезвонить Ляруссу в Бретань, где он проводил отпуск. Срочно! «Извини», — сказал он, — «я не могу выполнить условия договора. Профсоюзы во Франции разволновались из-за величины оплаты, кроме того, есть столько других забот. И президент сказал, что не сможет оправдаться перед профсоюзами о выплатах господину Лауде стольких-то миллионов, если с другой стороны предстоят увольнения на фирме.» Я спросил его, не сошел ли тот с ума, и как он себе все это представляет.

Лярусс: «Мне очень жаль, мне очень жаль, я ничего не могу поделать».

На этом для него дело было закончено. А я был без контракта, в руках Рона Денниса и имел впереди только две решающие для чемпионата гонки, Нюрбургринг и Эшторил.

Все это было слишком напряженно для меня, мне надо было освободить мозги и хотя бы определиться с контрактом. Деннис стоял на своем, показывал, кто в доме хозяин — половину оплаты, и ни долларом больше. Так что я еще раз вернулся в Лозанну и спросил людей из Marlboro, заинтересованы ли они в моих услуг и впредь? Если да, то им надо поторопиться. Они это

сделали, и Деннис за несколько дней до Нюрбургринга предложил договор, который я мог подписать. Хотя и не с полным восторгом, поскольку я зарабатывал таким образом на треть меньше, чем до сих пор. Но тем не менее, после двух лет достаточно завышенных условий договоров с Лаудой, я мог это принять. Однако странно: я был на полном ходу к чемпионству и одновременно получал самое серьезное понижение зарплаты в своей карьере.

Прост стал единоличным и фантастическим победителем Нюрбургринга. Я пришел лишь четвертым, причем одного или двух мест мне стоил дурацкий маневр Мауро Бальди. Так что развязка откладывалась на две недели, на неизвестной трассе в Эшториле под Лиссабоном.

Глава 10
Эшторил

В отеле воняет, комнаты отвратительные. Прост съехал уже в первый день, мне же переезжать лень. Вилли здесь и готовит здоровую еду, телефонист вечером вытаскивает штекер и обещает, что больше меня не побеспокоят. Так все можно выдержать. Отель прямо возле трассы Эшторил и для цирка Гран-при здесь все внове.

Предчувствия нехорошие: гадкая погода, новая трасса со всеми ее сюрпризами, Ален Прост в отличной форме, его психологическая сила на Нюрбургринге в том, что он явно на гребне волны, а также в том, как с ним нянчатся в McLaren. Я же загнан в оборону, хотя и по прежнему имею огромное преимущество: в этой гонке мне нужно стать всего лишь вторым, чтобы выиграть чемпионат.

Тренировка — сущий кошмар. Все шло не так, как в плохом кино. Потерянное время из-за дурацких поломок, потом, возможно, в результате этого, ошибка. Как бы то ни было, окончательный результат таков: в воскресенье я буду стоять на одиннадцатом стартовом месте, Прост (на втором. И это была самая важная квалификация года? Ничего лучшего, чем одиннадцатое место — и это на непредсказуемой новой трассе?

Ситуация настолько хреновая, что даже не имеет смысла беспокоиться. Вилли готовит, Вилли делает массаж. Есть в жизни вещи, на которые ты можешь положиться. Вилли просто гигант. Я отлично сплю.

Проснувшись, я сказал себе следующее: «Все остальные нервничают. Совсем не обязательно нервничать еще и самому, это ничего не даст. Программа на день такова: сделать все, что в моих силах, сконцентрироваться, не делать ошибок и все это как можно быстрее. Все остальное не в моей власти и поэтому на данный момент не важно.» В мыслях я еще раз очертил цели дня: «Оптимизируй собственные усилия, забудь обо всем вокруг, не давай давлению со стороны победы или поражения в чемпионате подчинить тебя себе. Будь самим собой, так хорошо, как только ты это умеешь.»

Моему мозгу удалось убедить самого себя расслабиться. Я спокоен, а вот Прост — нет, это я распознал с первого взгляда. Он постоянно грызет ногти, бледный и выглядит невыспавшимся. Собственно, он и сам сразу признал, что позади тяжелая ночь, что почти или совсем не спал и ему легко поверить. Он часто ходит в

туалет.

Его поведение только укрепило мое желание повторить и усилить свое утреннее самопрограмированние: отрицать важность чемпионата, отодвинуть его как можно дальше и думать только об одном — о собственных действиях.

На утренней тренировке я на три десятых быстрее Проста. И, тем не менее, мотор вызывает у меня подозрения, это победный мотор из Брэндс Хэтч. Я попросил установить вместо него двигатель из Дижона, тоже победитель.

За два часа до старта пришла Марлен. Это один из ее странных, необъяснимых поступков: она ненавидит гонки, никогда не присутствует на них, чемпионат ей безразличен и все же на этот раз она сказала, что хочет приехать. О целых выходных даже думать забудь, из-за детей она могла только остаться на одну ночь, ее сестра Рената пока присмотрит за ними. Так как я не нашел пилота для моего самолета, я попросил Нельсона Пике отправить экипаж его Citation на Ибицу. Марлен прибыла на трассу к обеду. Сама она дрожит, но меня нервничать не заставит.

К обеду я еще раз сбросил внутреннее напряжение. Надеваю шлем, у меня на глаза наворачиваются слезы от радости, от неописуемого чувства силы, которое меня охватило. Я чувствую себя сильнее, чем когда-либо ни было в жизни до того, и выезжаю из боксов на стартовую решетку. Я совершенно спокоен и знаю, что не сделаю глупостей.

Я запрограммировал себя выжидать первую пару кругов и держаться подальше от основного трафика. В первом повороте я остаюсь посередине трассы, чтобы в меня никто не врезался. Впереди Alfa Чивера и Патрезе, позади Arrows Бутсена и Зурера.

Я вижу, как Пике вылетает с трассы и прихожу в ярость: ну почему он так неосторожен? Почему именно сегодня он должен был сделать такую глупость? Он ведь знает, как нужен мне. Нельсон — мой единственный настоящий друг во всей этой толпе, и было ясно, что он попробует победить Проста, чтобы помочь мне. Теперь он далеко позади и у меня появилось такое странное чувство, которое появляется, когда теряешь единственного друга.

Мой первый сигнал из боксов: я — двенадцатый. Это нормально, ничего не значит. Я обгоняю обе Alfa, потом Тамбэ. Табло трудно читать, потому что финишная прямая такая неровная, что все расплывается в глазах. Кроме того, последний поворот — это одно из немногих мест, где есть шанс обогнать, и я вскоре оказался в группе из пяти машин, которую мне следовало бы побыстрее обогнать, чтобы не дать Просту исчезнуть в дали. Он на втором месте, потом я смог прочесть с дрожащих табло, что

он вышел в лидеры. Могу себе представить, как он теперь помчится вперед. Я же болтаюсь на девятом месте, и никакого продвижения. Передо мной Йоханссон, и его не обогнать. Toleman на прямых быстрее, чем моя машина.

Я все еще совершенно спокоен и поэтому ясно мыслю: то, что я не могу обогнать Йоханссона, означает только то, что мой мотор не выдает полной мощности. Дело уже близится к половине дистанции, а я все еще болтаюсь за Йоханссоном. Конечно же, мне ясно, почему он так упорно сопротивляется, молодой человек может стать решающим фактором в чемпионате. Любой другой гонщик на его месте сделал бы то же самое.

У меня время на исходе и теперь я понимаю, что с моей мощностью у мотора что-то не в порядке, нужно повысить давление наддува — с 2,2 до 2,5. Риск велик — при 2,5 слишком большой расход топлива, это можно сделать только очень ненадолго, иначе никаких шансов проехать всю дистанцию.

Наконец-то Йоханссон делает ошибку. На финишной прямой я его обхожу, он же при торможении ударяет меня антикрылом в левое заднее колесо. Конечно же, без злого умысла, но все же это совершенно дурацкий, ненужный маневр — почему именно теперь он должен был пропустить правильную точку торможения и налететь с дымящимися колесами, как я позже увидел по телевизору?

Теперь дело пошло быстрее, каждый второй круг я обгоняю по машине. Наконец-то Сенна, теперь я считаю себя вторым, а это все, что нужно мне для чемпионата. Сигнал из боксов, который я, наконец-то смог прочесть, ударил меня как пощечина: я третий. Между Простом и мной еще идет Мэнселл на Lotus. Он в целых 39-и секундах впереди, поэтому я его не видел и не чувствовал.

Я еду так жестко, как только могу. Постоянно выдаю рекорды круга, что означает по одной или полторы секунды выигрыша по отношению к Мэнселлу. Должно хватить, хотя и с трудом.

Я сражаюсь, как и задумано, приближаясь, но потом натыкаюсь на ужасно медленную группу гонщиков, которых обходят на круг. Только Бергер уступил место, все остальные надулись от собственной важности и показали, как они могут повлиять на результаты чемпионата. Мне снова и снова приходится съезжать с идеальной траектории, я теряю шесть секунд и очень зол. Теперь я еду агрессивней и жестче, чем задумывал.

Неожиданно я вижу перед собой Lotus, думаю, что это де Анджелис, которого обошли на круг, потому что то, что это мог быть Мэнселл, мне и в голову не пришло, он ведь далеко впереди. Но потом я вижу, как при торможении у него блокируется

переднее колесо, и понимаю, что тут у кого-то проблемы, и что это Мэнселл, и тут же его обогнал.

Я второй, второй, второй, большего мне не надо, больше я и не хочу, осталось только финишировать. Мысль о временном повышении давления наддува постоянно сидит у меня в голове, я знаю, что потратил слишком много топлива.[23]

Я немедленно снизил давление до 1,8 бар, но потом пришлось снова повысить его до обычных 2,2, потому что Сенна начал давить сзади. Я подстраиваю свою скорость под него — что там впереди делает Прост, мне безразлично.

Замечаю, что обойденный на круг Пике постоянно остается у меня за спиной, даже на сниженной скорости. Это в некотором роде трогательно, как будто бы он в случае чего подтолкнет меня к финишной линии, пусть это и ничего не даст, так как запрещено. Но его сопровождение успокаивает. Моя машина молодец и ведет себя хорошо, она меня не бросит, пожалуйста, пожалуйста, еще парочка поворотов, и я ускоряюсь в последний раз и знаю, что в любом случае перекачусь через финишную линию, даже без бензина.

Финиш.

Когда я замедляюсь после черты, ко мне присоединяется Пике и делает вопросительный жест, он точно не знает, стал ли я вторым и, тем самым, чемпионом. Я показал ему, что мне это удалось, и он от радости поднимает кулак, потом за мной пристраивается Лаффит и делает такой же жест. Я ему отвечаю, но он никак на это не реагирует, ни одного жеста. Он ускоряется и уезжает прочь, конечно, мне известно, что он и Прост — хорошие друзья. Я машу зрителям, и они ликуют в ответ, вообще у меня все время было чувство, что португальцы на стороне Лауды, и им, кажется, нравится, что я стал чемпионом мира.

Большая суматоха, когда я остановился. Они хотят как можно быстрее затянуть меня к подиуму, не обращая внимания на потери, но я не даю себя торопить, спокойно снимаю шлем. Спокойно вздохнуть.

Теперь к подиуму. Ален Прост уже стоит наверху. По его лицу я понимаю, что он чувствует, какой это для него удар, он борется со слезами. Я говорю: «Забудь, забудь про это как можно быстрее. Говорю тебе — это был мой год, следующий будет твой. Забудь про все остальное, радуйся будущему году.» Он жадно слушает и благодарен за эти слова (я действительно честно так думал), и я замечаю, как светлеет его лицо.

Я не люблю церемонии награждения. Тебя с силой извлекают из другого далекого мира, в котором ты был последние два часа. Мозг не может сразу справиться с внезапным окончанием

абсолютной концентрации и сосредоточения на себе — неожиданно теперь ты принадлежишь всем вокруг, они тебя толкают, хлопают тебя по плечу, какие-то женщины тебя целуют, и человек в галстуке вручает кубок, который ты даже в туалете у себя не поставишь.

Радость от победы, именно в тот момент, когда ты ее достиг, требует тишины. Было бы чудесно выиграть гонку или стать чемпионом, спокойно вылезти из машины и присесть куда-нибудь, где нет ни души. Вместо этого у тебя все болит, ты потеешь как свинья, люди давят на тебя физически, тебя тянут на подиум, как скот на пастбище. Потом начинают играть гимн, а ты совершенно к этому не готов, ничего не чувствуешь. Я стою там, как марионетка с пустыми мозгами и сердцем. Чтобы отвлечься, я заговариваю с другими двумя стоящими там наверху, они еще живут в твоем мире, они на твоей волне.

Отсюда это огромное желание сбежать сразу после гонки. Сначала к вертолету, потом — к собственному самолету и прочь отсюда. А на следующее утро ты встаешь и радуешься чему-то чудесному, тебя никто не толкает и не принуждает. Каждую победу ты по-настоящему осознаешь только на следующее утро.

В Эшториле все было особенно тяжело, но я знал, что на этот раз так должно быть, это часть работы. Я на три с половиной часа застрял на трассе для интервью. Во всей этой суматохе есть что-то противоестественное: если бы развалился не один, а оба турбонагнетателя, сейчас я бы сидел где-то в одиночестве.

Потом быстрее в отель, переодеться — и на обед к Мансуру Ойеху, он снял целый ресторан. Никаких речей, ничего официального. Обида быстро проходит, Прост тоже расслабился, он пришел вместе с принцессой Стефанией из Монако. Вилли Дунгль поклялся напиться, если я стану чемпионом. Теперь все пожелали увидеть лицо гуру фитнеса, когда он будет пить виски. Он геройски выпил, но больше трех бокалов не смог. Мы перебираемся в дискотеку, которую полностью сняла McLaren и в которой, тем не менее, яблоку некуда упасть. Я подготовил подарки для моих восьми механиков — неважно, стану я чемпионом или нет. Большая радость при вручении.

Позже у Марлен заболел живот и уже в полпервого мы поехали домой. В отель я прибыл довольно трезвым и подумал: вот и хорошо, завтра тебе лететь, а вечером надо быть на телевидении.

Так спокойно и закончился этот день.

Глава 11
Километры впустую

Монако, 1985 год. Вечер после первой тренировки. Завтрашний день свободен, так что сегодня я могу не ложиться дольше, чем обычно. Я направляюсь в бар Tip-Top, заказываю виски. Появляется Росберг. Совершенно неожиданно он говорит:

«Тебе не кажется все это глупым?»

«Почему?»

«Это извращение — то, как мы ездим тут в своих блюдцах, меня тошнит от этого. Я бы прямо сегодня вышел из дела».

«И я был близок к тому же», — мог сказать я ему. Но то, что именно он начал говорить об этом, меня обрадовало. Кеке — самый дикий в Формуле 1. Он едет так, что клочья летят, его не беспокоит ничто и никто, — и вдруг именно ему что-то показалось извращением. Я уже задумывался, а не слишком ли я стал чувствителен и мягкотел за многие годы, проведенные в этом цирке, раз мне так вдруг все стало казаться безумным. После окончания первого тренировочного круга я сбросил газ наполовину, просочился в игольное ушко за поворотом «Сен-Дево» и вдруг почувствовал, что нахожусь в неправильной машине на неправильном месте. Это не может быть правдой, что мы, как мартышки, сидим здесь в этих ящиках и нарезаем круги. Тысяча лошадиных сил на этой трассе! Впервые в своей гоночной жизни я засомневался, а смогу ли я вообще попасть в следующий поворот. Все слишком узко, слишком быстро, слишком безумно, это не имеет больше смысла. Я подумал: с меня довольно, я хочу только прекратить это, уйти отсюда и уехать домой. Потом я с трудом взял себя в руки. «Однажды в таком же настроении ты все прекратил, но вернулся. Не делай снова ту же ошибку. Попробуй, может все-таки получится». Таким манером я боролся сам с собой целый день, а в конце этого дня Кеке сказал, что он находит это все извращением. В эту секунду он мне был даже симпатичен, что очень много значит, если знать его ближе.

Это происходило посреди моей серии сходов. Ни одна гонка не прошла гладко. Поломка компьютера, прогар поршня, отсутствие напряжения в электросистеме… В Монако меня развернуло на масляном пятне, оставшемся после столкновения Патрезе-Пике, мотор заглох и больше не запустился.

Потом Монреаль, тоже нелюбимая трасса. Все яснее становилось, что с задней частью McLaren что-то не так. В медленных поворотах колеса вибрировали и провоцировали

ужасное проскальзывание. Барнард знал это и говорил, что решение скоро будет найдено. В тренировке — одни неприятности, ничего не получалось, потом я выбрал неправильные квалификационные шины, да еще на моем важнейшем круге вдруг появились желтые флаги. Я сбросил газ и в последний момент заметил на правой обочине бобра. Он смотрел мне прямо в глаза, а я думал: «Пожалуйста, не становись самоубийцей, оставайся там, где сидишь». Он на самом деле остался сидеть на месте, и я пролетел от него в двадцати сантиметрах. Показанного времени хватило только для 17-го места, а когда я рассказал Рону Деннису о бобре, он только сочувственно улыбнулся, как будто говоря: бедный старый Ники, теперь ему надо выдумывать животных, чтобы оправдать свою медленную езду. На следующий день один фотограф показывал всем снимки бобра. Деннис почувствовал угрызения совести: «Я на самом деле полагал, что ты его выдумал».

Как бы то ни было, стоя на 17-й позиции, предаешься раздумьям. Даже вид оттуда сам по себе жесток: ты вообще ничего не видишь, до горизонта только машины, машины, как будто они никогда не кончатся. Физически чувствуешь, что значит — быть сзади, быть вдали. Бессмысленно также было играть в героя, можно было только послушно ехать в колонне, иначе были слишком велики шансы попасть в аварию. В гонке я неплохо продвинулся вперед, как почти всегда в этом году, и снова — совершенно неожиданно — сход. На этот раз причина — болт крепления интеркулера, в Детройте — тормоза, в Ле Кастелле — дифференциал, в Сильверстоуне — электрика. На Нюрбургринге открутилось колесо, на Остеррайхринге сдох турбонагнетатель. Это невозможно понять, в это нельзя поверить.

Начинаешь видеть призраков. То, что Деннис и Барнард в этом году полностью поддерживали Проста, было ясно, кроме того, его позиция в чемпионате полностью оправдывала все эти устремления, начиная с середины сезона. Иногда всплывала, преимущественно в газетах, мысль, что моя серия дефектов — это месть Рона Денниса. Это, конечно, ерунда. Деннис, пусть и не сердечный друг, но и не преступник, он не стал бы намеренно программировать мои поломки. Это просто идиотская, удручающая в своей последовательности серия, которая в один прекрасный момент обрела некую собственную динамику и теперь не могла покинуть наши головы. А не виноват ли я сам? Десять раз подряд невезение,[24] этого не случалось до сих пор ни у одного из гонщиков в мире. Я сказал себе, что и ты сам в этом повинен, и мне надо обратиться к самому себе. Может эта странная машина чувствует, что я уже не со всем сердцем стал

относиться к делу, может, это же чувствуют и механики? Нет ли некоей искры, которая должна проскакивать в процессе, чтобы все работало?

Должен признаться, что от меня искр было мало. Уже в Рио, на первой гонке, мне приходилось искусственно себя настраивать, потом вновь в Монако, в Монреале, а потом практически в каждой гонке. А ничего нового не было. Тот же Прост, возможно, еще немного лучше, чем раньше, тот же Деннис, еще брюзгливее, чем раньше, та же машина, те же люди.

Оглядываясь назад, я нахожу, что способ, каким я осуществил свой первый уход, в 1979 году в Монреале, был ошибкой. Выйти из машины посреди тренировки и сказать, что я ухожу… — тогда я считал это хорошим поступком. Теперь я представляю себе все иначе. Я хочу намного точнее измерить, перепроверить мои чувства, почувствовать причины. Я решил на этот раз принять совершенно хладнокровное, продуманное решение.

То, что я чаще ловил себя на размышлениях об опасности этого спорта — явный признак того, что надо уходить. В Сильверстоуне произошел один разговор с Пике. Он рассказал о своей маме и брате, как сильны до сих пор его отношения с семьей, и как он их поддерживает. При этом он упомянул, что, собственно, примирился с тем, что погибнет в гоночном автомобиле, и что об этом знает его мать. Я решил углубить тему: правда, что он действительно примирился с этим, возможно ли это? Он подумал и сказал:

— «Да, думаю, да».

От такого настроя в этот момент я был бесконечно далек. Разговор с Нельсоном заставил меня сильно задуматься, поскольку я понял, как много думаю о выживании, как важно для меня стало спасение собственной жизни. Я больше не был на стороне Пике, а был на стороне тех, кто думает, что добился того, чего хотел. Мне надо только взять шлем и вовремя уйти домой.

Обрывок мыслей в Монреале: я выезжаю из боксов, вижу, как мои коллеги проносятся на полном газу, втискиваются в первый поворот, допускающий скорость 250. Поскольку я выехал из боксов, то нахожусь совсем в другом скоростном диапазоне, как зритель, которого все это не касается. Потом я вижу человечков, которые сгорбились в машинах и болтаются на скорости 250 на ухабистом полотне, вижу, как их головы мотает туда-сюда, и, как посторонний, чувствую: да это же сумасшедшие бедолаги, решительно спятившие. Любая малость, которая может произойти с машиной, отправит одного из этих человечков в такой дальний полет, что с ним будет сразу покончено. Потом я вынужден себя уговаривать и мотивировать: «Давай, парень, давай газу, ну,

поехали!» И на следующем круге я овладеваю собой настолько, что становлюсь одним из этих психованных человечков.

Я не могу говорить об этом с Простом, мне нельзя подносить мои слабости на блюдечке. Но я представляю себе, что он не размышляет, что ему все равно, что он совершенно расслабленно сидит в машине и неистово жмет на газ.

Я решил понаблюдать за собой и своими чувствами, на протяжении какого-то времени позадавать себе вопросы и честно отвечать на них. Постепенно я пришел к выводу, что мне больше всего недостает естественности происходящего и не имеет смысла ездить, так сказать, с включенным рассудком… Плюс к этому — ледниковый период в McLaren (не касается Алена, но почти всех остальных), плюс смехотворная серия дефектов — когда-то сумма этих вычислений окончательно стала отрицательной, так что все было ясно. Я мог все прекратить, но не видел проблем и в том, чтобы проехать сезон до конца. Моя тренированная способность к мотивации была достаточно сильной для того, чтобы эти несколько гонок продержаться в хорошем стиле.

В пятницу перед гонкой на Нюрбургринге я сказал Рону Деннису, что я в следующем году больше не буду выступать, ни за него, ни за кого-то другого. Он принял это, но попросил пока не говорить об этом. При объявлении о моем уходе все шефы команд ринутся к своим — и без того слишком малочисленным — звездам и склонят их к срочному продлению контрактов. Не мог бы я быть так любезен позволить ему сначала приобрести нового человека? Это я ему пообещал. Через неделю он позвонил и сказал:

«У меня есть Росберг, он подписал контракт. Ты можешь теперь говорить и делать, что хочешь».

Мне было в самый раз, поскольку следующей «остановкой» был Остеррайхринг. Теперь я мог объявить об уходе в собственной стране. Я попросил даму из Marlboro, ответственную за прессу, объявить о пресс-конференции Лауды в субботу в девять часов. Я хотел бы сделать announcement.[25] И о чем я хочу объявить?

«Если я тебе это скажу сейчас, тогда завтра мне не о чем будет объявлять. Может быть, я беременный».

Через пять минут Рон Деннис был тут как тут. «У тебя завтра пресс-конференция?» «Да, почему бы и нет?»

«О'кей. Пресс-конференцию даст McLaren. Я буду присутствовать».

«Ты спокойно можешь придти, но это пресс-конференция Лауды. Она не имеет отношения к McLaren».

На следующее утро в шатре на трассе было очень много

журналистов. Трудности я испытывал в том, чтобы понятно объяснить факт, который я сам находил странным: я ухожу, но не сразу. Я просто рассказал, как было на самом деле, о падающей мотивации и расширяющейся Lauda Air, то есть о смене профессии. Поскольку рядом стоял Рон Деннис, для меня было само собой разумеющимся поблагодарить его и McLaren. Потом я попросил журналистов задавать вопросы.

Мгновенно возникла тема: а что в McLaren будет дальше?

Деннис подошел к микрофону, но не ответил на вопрос, а сильно взмахнул рукой и, показав назад, где стоял Джон Барнард, сказал: вот действительно великий человек, который и реализует все большие достижения, его способности никогда не оцениваются должным образом, это сейчас надо прямо заявить. Ни слова про меня — только Барнард и McLaren. Было глупо и неприятно, это можно было прочесть по лицам журналистов.

Сразу вслед за этим была тренировка, вскоре у меня случилась поломка нагнетателя, и я вынужден был ждать. Деннис пришел ко мне в боксы. Я сказал, что он дерьмо и выставил себя перед людьми идиотом. На это он ответил только старой поговоркой: «Nobody is perfect, everybody makes mistakes».[26] Я повернулся и ушел, оставив его стоять. За выходные он понял, что вызвал волну антипатии, в том числе и в британских изданиях, и извинился передо мной. Будто бы он предыдущим вечером выпил, был растерян, его запутала двуязычность пресс-конференции и черт его знает что еще.

Перед Зандвоортом ему снова пришлось со мной поговорить, поскольку предназначенный мне тренировочный автомобиль он хотел отдать Просту. Это было вполне понятно из ситуации в чемпионате, и я не стал сильно капризничать. В дальнейшей беседе он, наконец, обозначил свою главную проблему: «Барнард и я работаем по 15 часов в сутки, 365 дней в году, на этот автомобиль, на эту команду. Если потом выигрывается гонка, то ее выиграл Прост или Лауда, о нас никто не говорит. Это неверно и несправедливо, мы, по меньшей мере, так же часто должны появляться в газетах, как и пилоты. Поэтому и конференция в Цельтвеге должна была быть от McLaren, а не от тебя».

Потом он разразился следующим: «Ты уезжаешь на Ибицу, сидишь на солнышке, в то время как мы работаем, а если ты возвращаешься, все внимание фотографов — на тебя».

Я ответил ему, что он полон комплексов, и что дискуссии с ним для меня скучны и глупы. Между нами — барьер, забудь меня.

Еще одно типичное для него высказывание: «Однажды я буду более знаменит, чем Лауда, и иметь больше денег, чем Ойех».

Чего ему желаю.

Зандвоорт. Я опять настраиваю себя изнутри, пытаюсь себя мотивировать. В дождь будет порядочная бойня. Вопрос, найду ли я достаточно сил, чтобы справиться с этим. Но посуху гонка должна еще раз быть в удовольствие, а McLaren — однозначно лучшие машины для этой суперскоростной трассы. Это связано с днищем, одним из действительно гениальных решений Барнарда. С тех пор, как регламент, запретивший «автомобили-крылья», предписал flat bottom,[27] все варианты конструирования ограничены единственным участком кузова — за двигателем. Здесь разрешен подъем днища, и на нашей машине все идеально настроено. Узкий двигатель и форма выпускной системы позволяют наиболее благоприятно выполнить бутылкообразную форму, которая и представляет собой главный секрет в аэродинамике днища. Здесь Барнарду удалось получить большое прижимное усилие, не используя громадные антикрылья, которые негативно сказываются на максимальной скорости. Короче говоря, Зандвоорт (как и Остеррайхринг) — это трасса, где аэродинамика важнее, чем управляемость, то есть очень подходящая для McLaren в варианте 1985 года.

Мое десятое стартовое место было на сей раз действительно следствием технической неприятности, которая в гонке, однако, более не проявится. Когда я на разогревочной тренировке проехал лучший круг, то почувствовал, что мог бы победить даже с десятого места. Для меня стало вдруг очень важным, успеть использовать один из немногих шансов этого года. Пусть и после объявления об уходе — или, наоборот, поэтому.

Полный хаос на старте. Стоящий передо мной Бутсен немного проехал и встал, как вкопанный, я рву направо, вдруг передо мной оказывается Пике, который тоже не тронулся. Между делом где-то на пути попался Мэнселл, пришлось совершать беспорядочный зигзаг, но в первом повороте я оказываюсь шестым. Быстрый испуг: автомобиль охватывает избыточная поворачиваемость, значит, я выбрал не те шины. Причина может быть только в жесткой левой задней шине. С боксами была договоренность: если я заеду сразу на первых кругах, то мне нужны более жесткие шины, в противном случае — четыре мягкие (а не так, как теперь — три мягких и одна жесткая). Я иду четвертым, затем — третьим, вслед за Росбергом и Простом, приближаюсь, но не могу поддерживать его темп, поскольку машина слушается все хуже. Значит — новые шины, как можно быстрее, еще до середины гонки. Для этой (и любой более поздней фазы) уже действует правило: четыре мягкие шины. Так и должно оставаться, и, чтобы парни в

боксах даже и не начинали раздумывать, я заезжаю без предупреждения, пит-лейн достаточно велик, чтобы понять — я прибываю. Прекрасная, без сучка и задоринки, смена шин, теперь я — восьмой.

Машина снова плохо слушается, я не понимаю, почему. В любом случае я с самого начала обхожусь осторожно с педалью газа, прочувственно дозирую газ в медленных поворотах, чтобы минимизировать пробуксовку колес и, тем самым, износ шин. И все равно, «лоханка» излишне поворачивается. Противники впереди меня исчезают, ну понятно, им тоже надо менять шины — и вдруг я становлюсь первым, впереди Сенны и Проста. От Сенны давления не исходит, конечно, я знаю, что следует ждать Проста. В середине гонки у меня девять секунд преимущества перед Аленом. Чего я не мог знать, это того, что Рон Деннис приказал поставить мне при смене опять одну жесткую заднюю шину, а Прост, который заехал на несколько кругов позже, получил четыре мягкие. Прост приближается, приближается, приближается, каждый круг уменьшает отрыв на несколько десятых. Передо мной появляется Пике, который из-за неудачного старта был в роли статиста, но чей автомобиль сейчас так хорошо идет, что он может избегать обгона на круг. В быстрых поворотах он производит завихрения, которые меня раздражают и тормозят. Если бы он только знал, что мешает мне! Наконец он вроде бы начинает понимать, во всяком случае, ускоряется, увеличивает отрыв настолько, что я получаю преимущество в остатках его аэродинамической тени.

Прост давно прошел Сенну, все сильнее приближается, и за шесть кругов до конца он устраивается в моих зеркалах, как у себя дома. Тут, мол, я, не просмотришь. Оба мои зеркала говорят: Marlboro.

Я сразу понял, как обстоят дела. Ален, без сомнения, может показывать лучшие времена на круге, его машина менее подвержена избыточной поворачиваемости, чем моя. Классическая возможность обгона — перетормозить меня в конце длинной прямой, а для этого уже на входе на прямую он должен занять хорошую позицию. Вместо этого он на этом месте несколько отстает. Во всех других местах трассы он пройдет меня только в том случае, если я допущу ошибку.

Итак, я концентрируюсь на том, чтобы поворот, выходящий на длинную прямую, проходить особенно правильно и чисто. Так я могу очень рано переходить на полный газ. Очень внимательным приходится быть и в шикане. На нормальной идеальной траектории ты перемещаешься справа налево, но боевая траектория находится, конечно, в середине. О том, чтобы просто пропустить его, не может быть и речи. Я рискую головой не для

того, чтобы делать подарки на последних кругах. А моей помощи в чемпионате ему и не надо, и даже если, то максимум в последних двух гонках, а не сейчас, в сентябре.

На последнем круге он делает невероятно сильный маневр, пытается протиснуться по внутренней стороне шиканы. Но я, рассчитывая на это, остаюсь по центру, а он попадает двумя колесами на траву. Теперь еще только два поворота, только не допустить ошибку, еще раз сильный разгон на прямой, и — через финишную черту с преимуществом в две длины машины.

Когда он выходит, то, хотя и поздравляет меня, но выглядит довольно кислым. Наши шефы смотрятся тоже достаточно плохо, другие же счастливы. Хорошо видно, где проходят границы. За долгий ледниковый период в McLaren я научился ощущать это, поэтому такие вещи мне сейчас бросаются в глаза. Ален сказал, что я ехал невероятно жестко. Конечно, ответил я, а почему нет? Никто не должен тебе говорить, что чемпион мира Прост стал таковым с помощью Ники. Если положение станет действительно критическим, я буду на твоей стороне, обещаю. После чего он снова — любезный и нормальный человек.

Рон Деннис поздравляет и говорит, что очень рад. Я не верю ни одному его слову. Мне безразлично, что его радует, а что — нет.

Глава 12
С 400 до 1200 лошадиных сил. Техника Формулы 1 между 1972 и 1985 годами

У March 1972 года было примерно 400 л.с., у McLaren-TAG 1985 года — около 1000 л.с., как минимум, при поднятом давлении наддува. Между ними для меня остались двенадцатицилиндровые BRM, Ferrari и Alfa, медленное вымирание восьмицилиндровых Cosworth и становление турбо. Появились новые материалы, в особенности углеволокно и разного рода аэродинамические игрушки. Между ними остался и гротескный тупик автомобилей-крыльев.

Чтобы на примере объяснить, в каком цирке мы оказались с машинами в 1000 л.с., лучше всего подходит Монако. Квалификация там — это самое противоестественное, что сегодня есть в нашем спорте. Передачи в Монако настраиваются короче, чем где бы то ни было еще. Обычно при переключении на одну скорость вверх у нас происходит скачок на 2300 оборотов. Ограничитель стоит на 11500, так что на следующей передаче ты опускаешься до 9000 оборотов. Но не в Монако, там скачок составляет всего лишь 1000 оборотов, поэтому ты опускаешься только до 10500 и тут же снова упираешься в ограничитель.

Наступает момент, когда времени уже не хватает: ускоряясь, уже не успеваешь переключать передачи, чтобы справиться с коротким спектром оборотов и быстро запускающегося турбо. Тебя швыряет в ограничитель оборотов, можно представить себе это и чисто физически: при ускорении тяга турбо дергает твою голову назад, потом ты упираешься в ограничитель, голова летит вперед, ты врубаешь следующую передачу, голова летит назад — и так далее, три раза подряд.

К счастью у мотора TAG очень прогрессивный ограничитель оборотов, он не так резко обрывает усилие, как другие моторы. В 1985 году было особенно странно наблюдать за гонщиками BMW. Ты слышишь ограничитель оборотов — ххммммм-пап-пап-пап — видишь, как мотается голова и чувствуешь общую дисгармонию в движениях. Правильная координация управления, переключения передач, дозирования газа и эффекта турбо просто превышает возможности гонщика, там происходит что-то за границей рефлексов. К тому же ужасное ощущение, когда вылетаешь из шпильки Сен-Дево на кривую улицу к Казино, или в туннеле, или

в шикане, и все это на повышенном давлении наддува, возможно еще с другими машинами, путающимися под ногами: это почти невозможно себе представить.

Этот экстремальный случай — квалификация с 1000 л.с. в Монте-Карло — уже не имеет почти ничего общего с вождением в обычном смысле этого слова. С точки зрения владения машиной между 400 и 1000 л.с. разницы мало. Субъективное ощущение границ с годами осталось прежним, не считая того, что во времена машин-крыльев мы не могли держать голову прямо. И самым впечатляющим качеством машин-крыльев было не то, что ты вдруг мог пройти поворот вместо 180 на 220 км/ч (этой разницы ты не замечаешь), а то, что в случае чего ты улетал в отбойники со скоростью на 40 км/ч больше. Чистая езда так и осталась элементарной вещью, неважно, с какой мощностью.

Машины начала и середины 70-х годов имели более узкие шины и небольшие антикрылья, что означало меньше прижимной силы и, таким образом, более прогрессивное поведение на дороге. Можно было скользить и уходить в занос. Машины-крылья с этим покончили, они прижимались к асфальту и ехали как по рельсам.

Пограничная область остается прежней, не важно, едешь ли ты на 100 или 300 км/ч. Передняя или задняя ось начинает «плыть», надо ее поймать… Большая мощность современных машин приводит к wheel spin[28] и скорее способствует потере контроля над задней осью, то есть теперь у нас большая тенденция к избыточной поворачиваемости чем раньше. В прохладную погоду, на неразогретых шинах можно иметь wheel spin вплоть до четвертой передачи, в других случаях, как правило, до второй или третьей. Частое прокручивание колес и сильная избыточная поворачиваемость приводит к износу покрышек задних колес, чего в гонке себе позволить нельзя. Нужно попытаться ехать так чисто, как это только возможно, без заносов, без скольжения, точно по линии. Если допустить занос задних колес, то их пожрет мощность турбо. В этом различие со старыми временами: тогда не надо было ехать так аккуратно и точно. Если время от времени ты допускал занос, то это было не так страшно.

Для настроек и оценки машины чрезвычайно важны субъективные впечатления гонщика, но только в ограниченном объеме. Я в состоянии дать точной отзыв о поведении передней оси или заносе задней и, как правило, могу устранить эти недостатки с помощью изменений в настройках. В этом случае у меня будет нейтральная машина, которая будет следовать всем моим движениям, но при этом быть на две секунды медленнее, чем надо. Эти две секунды гонщик не замечает. Он же не замечает, если у него не хватает 50 л.с… Также он не замечает,

если что-то не в порядке с прижимной силой. По этим вопросам серьезное заключение можно сделать только сравнив оценку гонщика со временами круга.

В той области, где гонщикам есть что сказать и помочь, меня многому научило время, проведенное в BRM. У нас было хорошее шасси, которое очень чутко реагировало на настройки. Это значит, что стоило мне передвинуть переднее антикрыло только на одно деление, и немедленно менялись характеристики всей машины. Если мы меняли стабилизатор, то менялось все поведение. Единственным недостатком BRM был неудачный мотор, пусть даже и двенадцатицилиндровый. В Ferrari вначале все было с точностью до наоборот. Мотор чудесный, зато машина страдала от ужасной недостаточной поворачиваемости. Никакие изменения в стабилизаторах, пружинах или антикрыльях не приносили серьезных изменений, даже перемещение на три или пять делений — эта недостаточная поворачиваемость попросту входила в конструкцию машины. Форгьери тогда смог помочь, только создав полностью новую конструкцию, основательно переработав такие основополагающие вещи, как распределение масс. Только тогда машина постепенно начала реагировать на настройки. Но если бы я не пришел из BRM, я бы вообще не знал, как может (и должна) вести себя машина, потому что если всегда ездишь в автомобилях с недостаточной поворачиваемостью, то в конце концов поверишь, что так и надо.

Многочисленные тесты в Фиорано принесли значительные успехи, и благодаря этому удалось мотивировать Форгьери попробовать что-то новое и поработать над ошибками. В таком стиле работы ничего не изменилось вплоть до моего первого ухода (Brabham): готовность к работе и умение мотивировать технический персонал. Я знал, как должна вести себя машина, и такой человек, как Гордон Марри, мог вместе со мной сделать ее быстрее. Но из-за того, что в Brabham у нас были серьезные проблемы с мотором Alfa, из этого не вышло ничего путного.

Совсем по-другому дело обстояло с машинами-крыльями, и мне не повезло вернуться прямо посреди этого периода — я бы предпочел этого избежать. Выше мы уже говорили о том, как с помощью специальной конструкции днища машины, вместе с его герметизацией с помощью все более совершенных боковых юбок, добились совершенно потрясающей прижимной силы и таких же потрясающих скоростей прохождения поворотов. Перегрузки в поворотах стали настолько большими, что голову вместе со шлемом уже невозможно было держать прямо. Для того чтобы эта система работала, от пружин остались жесткие огрызки, соответственно «комфортной» была езда в этих жестких машинах.

Воздействие от ухаба умножалось на подсасывающий эффект и жесткую подвеску. Например, на прямой в Монце дело было настолько плохо, что все удары ощущались одновременно в позвоночнике и в голове, от боли и слепой ярости можно было взвыть. О настройке машины нечего было и говорить, речь шла о ground effect, а не о поведении на дороге, что делало техническую роль гонщика незначительной. Наша работа заключалась в скачках, подобно диким ослам. Слава богу, все это закончилось в 1982 году, мы получили новый регламент и снова приличные машины.

В McLaren придерживаются совсем другого технического стиля, чем в обеих моих прошлых командах. Джон Барнард считает, что одного гения в команде достаточно, и этот пост удачно занят им самим. Он не желает зависеть от гонщиков или прочего вспомогательного персонала, они ему и не нужны. Важные вопросы он задает компьютеру и аэродинамической трубе, от них он получает всю необходимую информацию. На сегодняшний день я не могу сказать, что действительно считаю его гением, для этого ему нужно еще пару лет строить лучшие машины. Но в основном он на правильном пути, его методика работает, и его заносчивость по отношению к гонщикам кажется оправданной. Он что-то выдумывает, ничего не объясняет, конструирует, строит и однажды разрешает глупым гонщикам залезть в его новую машину. Как правило, эта новая машина оказывается фантастической и McLaren выигрывает. Слабые места пока что не оказывались достаточно серьезными, чтобы угрожать общему успеху. В первой гонке 1985 года у нас была не в порядке подвеска. Все что могли сделать гонщики, это сказать: задняя ось плохо себя ведет. Барнард ответил: «Спокойно». Потом он что-то переделывал, это длилось очень долго. Но все же задняя ось осталась так себе, и в медленных поворотах у нас были проблемы на протяжении всего сезона. Но на быстрых участках машина шла отлично, максимальная скорость тоже была в порядке, так что этот недостаток не угрожал чемпионату. Он всего лишь продемонстрировал, что у Барнарда есть свои границы.

Два года мы ждали шестиступенчатой коробки передач, она так и не появилась. Но когда этот момент наступит, она, без сомнения, будет прекрасной — как и все, что Барнард в конце концов выдает. Его машины — это произведения искусства, как будто их взяли прямо с витрины. От общей концепции, до деталировки и обработки — просто чудо! Не знаю только, будет ли это продолжаться вечно. Когда однажды компьютер расскажет ему странные вещи, не найдется гонщика, который сможет поправить эту информацию. Кроме того, я постоянно оказывал

давление, хотя таким образом и возникали шероховатости, но зато повышалась скорость разработок. Возможно, Прост и Росберг меньше будут об этом заботиться.

Резюмируя: я считаю, что Барнард прав в том, что полностью отказался от помощи гонщиков в конструировании новых машин. Техника стала настолько сложной, что требуются софистская теория, компьютеры и аэродинамическая труба. Тут мы ничем не можем помочь. Но если в проект вкралась ошибка, наши жалобы по-прежнему остаются важными.

Все это означает, что в последние годы стало намного меньше работы на тестах, чем в мое время в Ferrari. Я ни о чем не жалею и даже радуюсь выигранному времени.

Сегодня гонщик должен употребить все свое техническое чутье на то, чтобы выбрать команду с лучшим конструктором. Этого достаточно.

При настройке машин в наше время гонщик может менять следующие элементы: пружины, амортизаторы, стабилизаторы, антикрылья, клиренс.

Начнем с дорожного просвета, который сегодня обрел значение, подобное временам машин-крыльев. Для того, чтобы аэродинамика заработала правильно, угол наклона машины должен быть совершенно точен. Даже если его рассчитать и испробовать, все равно нужно опытным путем найти компромисс между ездой с пустыми и полными баками. Если слишком сильно настроиться на полные, то дорожный просвет станет слишком большим, что помешает системе аэродинамики и уменьшит прижимную силу. Поэтому, как правило, приходиться примириться с тем, что будешь ударяться о поверхность трассы на первых кругах. Сам монокок не выдержал бы этих тяжелых ударов, поэтому внизу устанавливают блоки из магния, которые со временем стираются. Именно они ответственны за этот чудесный шлейф искр, которые машины выдают на первых кругах. Когда же у тебя уменьшится количество топлива, то и магниевые блоки тоже сотрутся и на остаток гонки возникнет аэродинамически правильный дорожный просвет.

Благодаря значению этого ride height становятся важными и пружины. Следует найти компромиссное решение: пружины должны быть достаточно жесткими, чтобы удерживать машину над поверхностью дороги даже на большой скорости, и, в то же время, они должны быть достаточно мягкими, чтобы не создавать в медленных поворотах излишней недостаточной поворачиваемости.

В области стабилизаторов с течением времени особенно ничего не изменилось. Настройкой передних по-прежнему

занимаются механики, положение задних я могу изменить из кокпита, есть пять вариантов.

Самая тонкая работа, которая сегодня требуется от гонщика — это синхронизация между склонностями машины и настройками переднего антикрыла. Это действительно в высшей степени деликатное дело, однако с настолько узким спектром, что хорошие гонщики на одинаковых машинах вынужденно находят одинаковые настройки. Между Простом и мною практически никогда не было больших различий в тонких настройках.

Задние антикрылья больше не меняют, только flip-up — это кромка, которая крепится шестью болтами на заднем антикрыле. Ее можно сделать шире или уже, что оказывает определенное влияние на прижимную силу.

Одним из самых драматичных изменений в Формуле 1 последних лет стал переход со стальных тормозных дисков на углеродные. Ты равномерно нажимаешь на педаль, тебе не нужно повышать давление, все равно (с разогревом дисков до 800 градусов) увеличивается тормозная сила, тормоза хватают все сильнее. Замедление настолько сильно, что невозможно описать. Если в начале тренировки твоя тормозная точка на 100-метровой отметке, потом ты опускаешься до 80-и, 70-и, 60-и — каждый раз невозможно себе представить, что дело выгорит. Нужно уговорить свои природные инстинкты доверять чему-то невозможному. Это просто не соответствует твоему выработанному с годами опыту. Так же, кстати, как и нашему телосложению — в Монце у меня как-то случился болезненный вывих грудного позвонка. Если бы там не было чудо-целителя Вилли, то гонка для меня закончилась бы уже на тренировке.

Следующим прогрессом в гоночном спорте, вероятно, станет антиблокировочная система (ABS). На сегодняшний момент ее еще не видно, но она, без сомнения, появится.

Это хорошо, что в последние годы Формула 1 снова стала пионером в некоторых областях техники. Речь идет, главным образом, о новых материалах с высокой прочностью при малом весе и о развитии турбомоторов с одновременным ограничением расхода топлива. Даже если в среднем 65 литров на 100 километров не являются чудом экономии, все равно техники вынуждены считаться с тем, что уменьшение расхода было важной частью общей концепции — достигнутые при этом успехи впечатляют не меньше, чем техника турбо сама по себе.

Первый турбо от TAG, который я испробовал на территории Porsche, вообще двигался только в диапазоне между 9500 и 11500 оборотов и врубался внезапно, как удар хлыстом. Современный

TAG начинает прогрессивно набирать мощность уже при 6500 оборотах и при этом имеет на 200 л.с. больше, чем тот хлыст. Некоторая задержка есть у турбо по-прежнему, поэтому имеется и рывок, но по сравнению с 1983 годом он минимален. Сегодня требуется только немного привыкания и предвидения: точная дозировка педалью газа с учетом времени ожидания около секунды. В общем-то, это больше не проблема.

Однако, как и раньше остается сложным старт с турбомотором. С атмосферником можно сконцентрироваться на том, чтобы поймать оптимальное число оборотов между слишком большой мощностью (колеса провернутся) и недостаточной (мотор захлебнется) — это примерно на 10 000 оборотах — и синхронизировать сцепление с зеленым сигналом светофора. В суматохе 26-ти подобных монстров на арене перед сотнями тысяч зрителей даже такой обычный старт — уже непростая штука. А из-за турбо-моторов все еще больше усложняется:

На холостом ходу, то есть без нагрузки, турбо создает только минимальное давние наддува, потому что отсутствует противодавление. Если я стартую на 10 000 оборотов, у меня характеристики атмосферника и жесткий переход на турбо вызывает прокручивание колес. Поэтому выбираются более высокие стартовые обороты, где-то 11 000 или 11 200, чтобы уже иметь некоторое давление наддува, но граница уже на 11 500, поэтому я сразу упираюсь в ограничитель или перекручиваю мотор.

В связи с этим необходим следующий маневр: газ на холостом ходу держать на 11 000 оборотах, сцепление проскальзывает, поднимается давление наддува, тут же убираешь ногу с газа, чтобы не получить полный удар тысячи лошадиных сил. Если при этом у тебя упадет мощность, то ты оказываешься прямо в дыре между турбо и атмосферником: атмосферник вырубился еще до прихода турбо. Поэтому требуется снова отпускать сцепление, набрать обороты, выжать сцепление и увеличить давление, без того чтобы перекрутить мотор.

Синхронизировать все это до десятой доли секунды — это сложный процесс, хуже всего на четырехцилиндровых турбо, которые поэтому особенно любят глохнуть на старте. При этом мы еще не упомянули тех, кто перед тобой, рядом или позади. В первый момент ты вообще не в состоянии их воспринимать, надо тронуться самому и надеяться, что и остальным это удалось. То, что происходит потом, невозможно предсказать или запланировать. Если кто-то заглох перед тобой, то ты мгновенно решаешь, с какой стороны его обойти — снова не обращая внимания на остальных. В эти доли секунды невозможно учесть

реакцию других. Царит полный хаос: ты пытаешься проехать в промежутки, которых нет, все открывается и закрывается прямо перед тобой. Как правило, необъяснимым образом все получается, но достаточно часто и нет.

Глава 13
Коллеги по профессии

Контакты внутри небольшой группы гонщиков Формулы 1 не очень тесны. Друзей мало, друг с другом общаются поверхностно. О некоторых гонщиках я знаю только, как они выглядят и какого стиля вождение от них можно ожидать, вот и все.

Но четверо гонщиков особенно импонировали мне за эти годы: Пике, Хант, Вильнев и Прост.

Именем Нельсона Пике я могу еще и ответить на вопрос, кого я считаю, с моей точки зрения, лучшим гонщиком в мире. У него есть все, что нужно чемпиону: незаурядность и внутренняя открытость, концентрация на главном, ум, сила и быстрота. Он практически не делает ошибок, он все время быстр, все время в форме — я не могу представить, почему он не должен стать в 1986 году чемпионом мира в третий раз. А еще Нельсон мне нравится с человеческой точки зрения. Я с удовольствием ощущаю его надежность и открытость, восхищаюсь стилем его жизни и завидую некоторым способностям, по которым он опережает меня.

Сначала Нельсон загадал мне загадку. Он рассказывал только о том, как он сидит на своей лодке, рыбачит, ныряет, плавает, и как это прекрасно, если целый день ничего не делать. Мне было совершенно непонятно, как человек может развивать способности и совершенствоваться в своей дисциплине, если он неделями делает совершенно противоположное — а именно, ничего.

Для меня личная жизнь и профессия всегда проходили в одном направлении, возможно потому, что я был так воспитан, никогда не знал ничего другого. Я перескакивал из одного стресса в другой, без перерыва, как будто бы это был единственный способ существования. Спокойствие и естественность, с которыми Нельсон отделяет свою сильно концентрированную и насыщенную профессиональную жизнь (как гонщика) от личной, вызывали у меня серьезные размышления. Со времени моего переезда на Ибицу и для меня многое стало более свободным и «приватным», и Нельсон был мне в этом примером. Недостижимым примером, конечно, поскольку он совсем другой человек, чем я.

Некоторые из характерных черт Пике относятся и к Джеймсу Ханту, с которым я в свое время был в таких же хороших отношениях, как теперь с Нельсоном. Мы много времени проводили вместе еще во времена Формулы 3, когда оба были без

денег, и Джеймс до сих пор стоит у меня перед глазами: в дороге со своим механиком на Ford Transit, с палаткой. Долгое время я жил с Джеймсом в Лондоне в однокомнатной квартире. С ним всегда было очень прикольно, и около него постоянно крутилось несколько особ женского пола. Его hard play[29] была замечательна, 15-ю годами ранее Иннес Айрленд, наверное, был таким же, готовым на любую глупость, забирая от жизни все, что только можно было получить. При всем этом Хант был открытым и честным парнем — и фантастическим гонщиком. В 1976 году, когда он отобрал у меня чемпионский титул, он ездил невероятно сильно и в конце сезона набрал ту великолепную форму, которая была нужна, чтобы свести на нет мой отрыв. Большим делом было и то, что он своевременно, в середине сезона 1979 года, ушел из спорта, когда он (или его автомобиль) уже не был достаточно быстр. Он заработал достаточно денег, чтобы с того момента жить хорошо, он и сегодня продолжает это делать.[30]

Я встречаю Ханта в настоящее время даже чаще, поскольку он бывает на многих Гран-при, работая для английского телевидения. Он по-прежнему не устает меня поражать. Например, в том, что его жена Сара постоянно ищет девушек, с которыми они потом занимаются любовью втроем. Он часто мне объяснял свою систему, и выглядит она подкупающе: ему разрешается спать с другими девушками, если при этом присутствует собственная жена. Получается, что это приносит пользу браку, и все участники процесса счастливы. Когда я видел Сару в последний раз, она была беременна — но такая же оторва.

Очень симпатичен был мне и Жиль Вильнев. Мне все нравилось в нем, даже если я и находил неправильным фактор риска, на который он делал ставку. Могло случиться, что он на первой тренировке выезжал из боксов на первый круг, и его тут же разворачивало, потому что он просто в любой ситуации ехал на пределе. Ему не мешали даже холодные шины. Его натура борца была удивительна и придавала ему тот имидж, который сохраняется и становится все легендарнее и теперь, даже через столько лет после его смерти. Он был самым большим дикарем, которого я когда-либо знал в Формуле 1.

Типичная ситуация с Жилем.

Я был в отеле в Цольдере, было примерно десять часов вечера или даже позже, в любом случае сумерки. Вдруг — шум вертолета. Я распахиваю окно и вижу, как вертолет пытается найти место посадки с помощью прожектора. Вот это сумасшествие! Запрещено, невозможно, безумно. Это, конечно, был Жиль, и на следующее утро я спросил его, как он себе это все представлял.

«Я при отлете из Ниццы просчитался на два часа, но это не проблема. Ты же видишь, я тут».

Было много других ситуаций, в воздухе и на гоночной трассе, которые переходили границы возможного, и, наверное, он использовал их как подтверждение своего образа жизни — всегда и везде надо быть готовым к максимальному риску. То, что он, несмотря на это, не был упрямым и слепым сорвиголовой, а чувствительным и любезным человеком, делало его единственным в своем роде.

Смерть Вильнева в Цольдере в 1982 году связана с его очень высокой готовностью рисковать, но произошла из-за очень специфического недоразумения. Из видеозаписи я понял следующее. Правда, камера следовала за машиной не до последнего градуса поворота, но, тем не менее, можно разглядеть, что Йохен Масс, проходивший круг возвращения в боксы, в последний момент отклонился от идеальной траектории вправо. Естественно, что он хотел помочь возникшему в зеркалах заднего вида Вильневу, но, с другой стороны, такие маневры всегда содержат в себе зерно недоразумения. Я полагаю, что если кто-то находится на круге возвращения, то ему следует ехать либо по самому краю трассы и находиться далеко от идеальной линии, либо, наоборот, строго придерживаться идеальной линии, чтобы накатывающийся гонщик знал, что к чему. Освобождать идеальную траекторию в последний момент, это — неожиданный крюк. Так что я считаю маневр Масса нехорошим. Но, с другой стороны, вряд ли какой гонщик на месте Вильнева выбрал бы риск обгона на полной скорости медленного гонщика рядом с идеальной траекторией. Возможность ошибочной реакции или недоразумения была просто на поверхности.

Теперь к Алену Просту, который все время упоминается и в других главах. Он приятен, любезен, сердечен, и я тем лучше к нему относился, чем ближе узнавал его. Я уже упоминал, что поначалу был ошибочно против него. После нескольких гонок сезона 1984 года из-за его постоянного превосходства в квалификациях я был в сильной неуверенности, подавлен и должен был придти в себя, чтобы в этой ситуации проводить тем лучшие гонки. В самой гонке он не был сильнее, хотя в конце всегда прибавлял. Его способность в кратчайшее время настраиваться при любой погоде, на любой трассе, ошеломляла. Именно во время дождевой тренировки перед решающей гонкой в Эшториле он с этой точки зрения устроил нечто потрясающее. Мне пришлось собрать все силы, чтобы, тем самым, не позволить деморализовать себя. Во всяком случае, мне понадобилось гораздо больше времени, чтобы на своенравном турбоавтомобиле

освоиться на новой трассе. Он же был вундеркиндом.

Долгое время у меня было чувство, что Прост наблюдал за мной на каждом шагу. Все, что я делал, он проверял на то, не сможет ли он из этого чему-либо научиться. Видимо, полезного было много, и он охотно в том признавался.

Техническое чувство Проста хорошо, но иногда со слишком малым количеством нюансов. Он говорит: «хорошо» или «плохо». Что касалось настройки машины, то мы практически всегда выбирали одинаковое решение и обсуждали все вместе — честно и без уловок. За все время он один-единственный раз поставил другой стабилизатор, не проинформировав меня.

В ходе долгого тура Marlboro по продвижению марки после сезона 1984 года, когда вынужденно «приклеиваешься» друг к другу и можешь невероятно действовать другому на нервы, отношения между нами были лучше, чем когда бы то ни было раньше. В 1985 году мы все получили блестящего чемпиона Проста, быстрого в тренировках, безошибочного в гонках. От прежней слабости нервов, возникавшей, если оказывать на него давление, не осталось и следа.

Такими были четверо коллег, которые в период моего выступления наиболее сильно меня впечатляли. Были и другие противники из 70-х и 80-х годов (о Петерсоне и Регаццони я уже писал в другом месте):

Эмерсон Фиттипальди. Он был очень хорош до определенного момента, но дальше не развился. Основать собственную команду, как он сделал это после выступлений за Lotus, я не считаю совсем ошибочным поступком, но тогда тебе надо быть достаточно хорошим для того, чтобы получить лучшего конструктора. В момент выбора технического руководства дело уже сделано — так или так. У Фиттипальди никогда не было ни следа от верного направления.

Карлос Ройтеманн. Не могу усыпать его путь цветами. Неприятный, холодный тип. В бытность коллегами по Ferrari мы никогда не откровенничали, мы не могли переносить друг друга. Было невозможно работать с ним в техническом плане. Он дал бы в любом случае тактический ответ, который, возможно, позволил бы ему получить какое-либо преимущество в настройках. После моей аварии в 1976 он на короткое время представлял для меня проблему, поскольку пытался перетянуть всю команду на свою сторону, но я скоро вновь контролировал ситуацию. Как гонщик он был хорош, но не сенсационен.

Марио Андретти. Лучший пример для супергонщика. На протяжении десятилетий он всегда впереди и всегда быстр, живет только для гонок и ориентирует всю свою семью на автоспорт. За

что бы он ни брался — спортивные машины, «Индикары», Формула 1 — он всегда все делал хорошо и правильно. В Америке он еще и в следующие годы останется очень большой величиной.

Джон Уотсон. Один из приятных мне коллег. Я большую часть времени держал его под контролем, хотя бы за счет лучших показателей в тренировках. В гонках, правда, он мог показать великолепные результаты, но не был достаточно стабилен, чтобы стать по-настоящему великим гонщиком. То, что он показывал на трассах типа Детройта или Лонг-Бич, было его звездными часами.

Кеке Росберг. Быстро ездит. Считает себя настолько важным, что забывает о по-настоящему важных вещах. Он использует примерно сто процентов своих возможностей на то, чтобы показать свою значимость, тем самым он никогда не знает, что творится вокруг. Мне приходит в голову, что ему никогда нельзя смотреть в глаза.

Микеле Альборето. Во всех отношениях хороший человек. Очень быстр, но в своих личностных качествах, возможно, слишком слаб против политики Ferrari. Там нужен жесткий боец, который, во-первых, знает, что приносит пользу фирме, и во-вторых, осуществляет это. Я полагаю, Микеле знает, в каком направлении следует идти, но он недостаточно жесток, чтобы осуществить это. В остальном он приятный человек, быстрый, хороший, безошибочный.

Айртон Сенна. Вероятно, самый большой талант, возникший за последние годы. Я думаю так не только из-за его быстрейших кругов, а потому, что он быстро понял общую картину. Он просто все понял. Время, за которое он вырос и при этом не сделал ошибок, мне очень импонировало.

Герхард Бергер. Талант, несомненно. Все будет зависеть от того, сможет ли он вырасти. Возможно, ему надо стать серьезнее, пусть это даже звучит из моих уст несколько покровительственно. Я хорошо к нему отношусь, он классный парень.

Глава 14
Система Лауды

Если книга называется «Моя история», то она, конечно же, должна содержать то, как я вижу сам себя, как я устраиваю свою жизнь, какой придерживаюсь концепции. Душевный стриптиз в совокупности с объяснением системы удается мне лучше, если я отвечаю на вопросы, которые задает тот, кто хорошо знает меня и привносит свои собственные мысли. Ниже мы обсудим эту тему в форме интервью. Спрашивает Херберт Фелькер,[31] его слова — курсивом.

Мой добрый коллега, Хельмут Цвикль, вспоминал ситуацию по поводу твоего первого ухода из спорта в 1979 г. Он хотел на прощание сказать тебе что-то приятное, и единственное, что ему удалось, было примерно следующее: «У нас теперь будет меньше материала для статей, но это ничего. Никогда, никогда не пытайся вернуться, пожалуйста». Он не пролил тогда ни слезинки, поскольку считал тебя «упрямым эгоистичным типом». Шестью годами позже, при твоем втором уходе, он печален. Он думает, что нам тебя будет недоставать. Ты на старости лет стал более привлекательным человеком?

Надеюсь. Я думаю, что решающим для этого стал 1981 год, непосредственно перед моим возвращением. Тогда я понял, что система, которую я построил, чтобы разумно распланировать мою жизнь, служила лишь тому, чтобы поддерживать мой эгоцентризм. Это было самое неправильное время, все крутилось только вокруг меня. У меня были лакеи и охочие до знаменитостей помощники. Я хотел засунуть в мою систему любого человека, который был около меня. Все должно было служить тому, чтобы придать моей жизни больше успеха, напряжения и удовольствия, без оглядок на потери. Я мог бы тогда отправиться в неверном направлении на всю жизнь, но однажды включился мой рассудок…

… который, очевидно, помогает тебе контролировать чувства и воздействовать на них. В этом может быть основа того имиджа человека-компьютера в глазах общественности, который у тебя преобладает.

Я не готов бесконтрольно демонстрировать свои чувства. Для

этого я слишком нестоек и чувствителен. Это погубило бы меня.

Ты серьезно? «Нестоек, чувствителен»?

Да, в глубине моей сущности. Я боюсь расслабиться… Полагаю, что при этом мог бы проявиться удивительный талант к погружению в пороки. Поэтому я разработал систему, которая оберегает меня и распределяет мои силы. К этому относится и то, о чем ты раньше сказал — контроль чувств. Так что не обязательно быть хладнокровным компьютером, если пытаешься извлечь лучшее из своих чувств, пытаясь постоянно направлять их в позитивную область.

Это звучит, как стандартный рецепт: будь хорошим, будь положительным! Можно ли на самом деле так просто представить себе управление эмоциями?

Это не должно быть просто, часто это очень даже сложно. Все начинается с наблюдения за самим собой. Ты должен быть абсолютно честен с самим собой и не должен притворяться. Как только я обнаруживаю что-то отрицательное, то нахожу время подумать над этим и понять основу этого чувства. Как только мне становятся ясны причины такого состояния, я меняю либо внешние обстоятельства, либо пытаюсь, например, объяснить своей внутренней сущности, что заботы беспочвенны.

Это рецепт не для каждого. Нужно иметь определенный талант, чтобы позволить уму возобладать над сердцем. Полагаю, что существуют критические случаи, когда это не работает…

…ну конечно. Если ты влюблен в себя, то все коту под хвост. Но для большинства ситуаций это вполне применимо. Конечно, влияет и то, насколько честно ты проводишь анализ и насколько разумны выводы.

Считаешь ли ты себя разумным?

Скорее пронырливым. С узконаправленным кругозором.

Одарен ли ты в какой-нибудь области особенно? Ну, скажем, в математике?

Нет, точно нет. Скорее всего, у меня талант к языкам, но и он работает только при соответствующей мотивации. Я должен быть

убежден, что язык будет мне полезен, тогда я его быстро осваиваю. Как, например, английский в самом начале карьеры гонщика, или итальянский в первый год в Ferrari. Но вот что касается испанского, я уже бастую, хотя живу на Ибице, а Марлен больше говорит на испанском, чем на любом другом. Мне достаточно, что я могу заказать кофе в Сан Ойлалия — con leche, [32] вот это важно.

Но посредственностью и бесталанностью твою сущность не объяснить. Даже те, кто не являются твоими поклонниками, могли бы предположить в тебе наличие нескольких специфических качеств.

Быстрота мысли и желание мыслить логически. Я часто оцениваю ситуацию быстрее, чем остальные люди. Я часто на шаг впереди. На переговорах снова и снова случается, что пока мой оппонент медленно изучает основы проблемы, я уже давно размышляю о ее решении. Когда другой, наконец, начинает объяснять ситуацию, мне становится плохо. Ох, почему же этот парень такой медлительный? Я также думаю, что хорошо могу определять взаимосвязи. Некоторые вещи я могу представить себе наглядно. Например, могу уставиться на человека, который в чем-то запутался. А внутренним зрением вижу, как он мчится в неверном направлении. Я думаю: как же он этого не видит?

Есть люди, которые считают, что ты не только двигаешься не туда, но на своем Boeing 737 еще и летишь не туда…

…это, должно быть, господа из Austrian Airlines.

Давай лучше подробнее поговорим о твоей системе. Ты же создал верную основу для жизни. В первую очередь бросается в глаза то, как ты обращаешься со временем. Гоночная трасса, перенесенная в жизнь — как будто все время включен секундомер. Но это можно воспринимать и как очень неуютный способ. Можно было бы сказать: ты изнурен, сделай лучше остановку в боксах!

Внешность обманчива. Очевидно, что выигрыш времени — это основа моей системы. Время я вношу в свой счет по бесконечно высокой стоимости и поэтому обхожусь с ним бережнее, чем многие другие люди. Так я поступаю в профессиональной жизни — как гонщик и как предприниматель — постоянно оказываю давление и сокращаю затраты времени в каждой детали. Я обхожусь со временем так же рационально, как

скупой с деньгами. Другим это может казаться суетой, стрессом или невозможностью перевести дыхание, но внутри я совершенно спокоен, поскольку все происходит полностью в соответствии с планом. Это служит лишь тому, чтобы спасти лучшую часть моего времени.

Это выражается, кроме всего прочего, еще и в том, что у тебя прямо-таки болезненное стремление к пунктуальности, и ты никого и ничего не можешь ждать.

Речь идет не о терпении или нетерпении, речь только об эффективности. Я приучил себя работать быстро и действенно и сжимать по возможности больше сроков и работ в определенный период времени. Если ты не пунктуален, все рушится. Кроме того, это приятно и практично: если я пришел на встречу на десять минут раньше, я опять сделал первый шаг, я лучше настроен, чем тот, кто появляется в последний момент с высунутым языком.

В качестве директора предприятия ты имеешь репутацию «жаворонка», но лишенного юмора.

«Жаворонок», «сова», это все равно, значение имеет лишь распределение сил. В семь утра я уже просыпаюсь, и дела начинаются незамедлительно. Когда я в Вене, то прихожу в бюро в полвосьмого, и очень раздражаюсь, если сотрудник, который должен начать в 8:30, приходит в 8:32. Если он в качестве извинения приводит факт, что вчера переработал три часа, я отвечаю, что он должен эти три часа себе зачесть, но начало работы все равно в полдевятого.

Все, кто имел честь быть гостями на твоем частном самолете, знают твою щепетильность.

Было бы смешно, отдавать огромные деньги за Lear Jet, чтобы потом попусту тратить время. Поэтому Марлен практически никогда не летает со мной. Ей больше нравится выпить кофе перед вылетом, пошататься по магазинам «Duty Free», потом покурить в полете…

…ты тиран и скупой хозяин. На борту нечего выпить и нельзя ходить в туалет.

В Lauda Air я — гостеприимный хозяин. Там есть много чего выпить. На частном самолете я — путешествующий по делу, и

если случайно кто-то летит со мной, он получает шанс сэкономить время, и не более того. И туалет в маленьком самолете не так уж приспособлен для использования.

Поэтому и пить нечего, не так ли?

Я никого не заставляю… И так со мной очень редко кто-то летает, так что особо и говорить не о чем. Меня сводит с ума планирование поездки так, чтобы большой ценой экономить время — а Lear Jet как раз такой — и потом из-за какого-то копуши терять несколько минут. Вот Вилли Дунгль обладает талантом забывать паспорт в чемодане, который за несколько часов до этого уже погружен помощником пилота…

…вот на таких волнующих событиях и разбивается феномен Лауды, комета сгорает. Вилли говорит на паспортном контроле: «Ох, а мой паспорт в самолете…»

Ну с ним уже стало намного лучше. Кроме того, я все время спрашиваю его: «Вилли, где паспорт?»

Итак, ты выигрываешь минуту за минутой. Ты экономишь их благодаря самой дорогостоящей системе поездок, которую только может позволить себе сегодня человек, благодаря точному распределению, благодаря сжатию сроков встреч, искусственной суете, понуканию своих партнеров и работников. Что ты делаешь с сэкономленным временем?

Ничего. Ничего не делаю, и это нормально. Я мчусь на Ибицу и счастлив завоеванным в борьбе временем — одним днем, двумя, в лучшем случае даже тремя. Более трех дней я практически не выдерживаю, вновь начинаю беспокоиться и мне нужно действие. Ибица чудесна, но если я должен оставаться там долгое время, то чувствую себя как под арестом и оторванным от мира…

…вероятно, в противоположность Марлен.

Она счастлива на Ибице и наслаждается этим. У меня совсем другая жизнь. Я могу жить только на достижение результата, мне требуется давление, прессинг — и поэтому время от времени спокойные денечки.

Так что можно сказать — ты работаешь с огромным

напряжением, чтобы получить время на отдых, которого тебе не потребовалось бы, будь твой темп несколько более нормальным.

Ну, это преувеличение. Моя система позволяет мне много делать и, несмотря на это, сохранять определенную долю независимости. Гулять, бегать, спать, предаваться безделью, встать на катере где-нибудь на якорь и просто поразмыслить или только подремать — это исключительно ценно. Так я избегаю сложных систем, чтобы сохранить мои характерные черты и собраться с мыслями. Так я могу сохранять хорошую физическую форму, несмотря на всю загрузку по работе, и голова тоже не скучает… Обширное распределение: сегодня — напряженная работа, завтра — полное расслабление, дает гораздо лучший результат, чем длительная путаница. Я ненавижу копошение, небольшие порции, ожидание и неразбериху. Великий баланс между давлением и расслаблением — от этого все зависит.

В какой степени на твою жизнь влияет известность? Это скорее преимущество или недостаток?

Я знаю, что нижеследующее будет воспринято многими как задирание носа или высокомерие: я воспринимаю на 95 % негативно мою принадлежность к известным персонам. Быть узнанным, услышать лесть не дает мне ничего, ровным счетом ничего. Честолюбие — это врожденное качество, оно не связано с тем, чего ты действительно добился. Я думаю, что оно у меня выражено минимально, и поэтому я совершенно не получаю преимуществ от так называемых блестящих сторон известности.

Единственно, остаются полезные побочные эффекты — некоторые вещи для меня могут быть улажены быстрее или лучше, чем для тебя. Если, например, полиция поймает меня на превышении скорости, то мои шансы лучше, чем у тебя. Я скажу: «Господин инспектор, мне надо тренироваться перед следующим Гран-при. Чему же я научусь, если буду тащиться на автобане со скоростью 130?» Тогда он засмеется и отпустит меня. Но этот вид преимуществ, пожалуй, двадцать раз компенсируется теми недостатками, что за тобой везде наблюдают. Чудесное исключение — Америка, там меня вряд ли кто знает. В отеле Westin в Сиэтле человек за стойкой спросил, Ники — это имя или фамилия? Я чуть его не расцеловал.

Типичная ситуация. Я вижу уголком глаза, как люди шушукаются, говорят обо мне, как один готовит листок бумаги, останавливается, размышляя, подойти ко мне сейчас или немного погодя. В тот момент, когда я беру чашку с кофе, он собирается с

духом. Я ставлю чашку, вижу, что у него только бумажка, но нет ручки. Он идет к другому, спрашивает, нет ли у вас ручки, тот отвечает, что это вовсе не Лауда, да нет же, это Лауда, я как раз хотел получить автограф и т. д. Все вырастает в сложный процесс. Никто не идет прямиком ко мне, говоря: «Пожалуйста» и «Спасибо», всегда происходят такие вот обрамляющие действия.

Ты был и остаешься спортсменом из средств массовой информации, постоянно присутствуешь в газетах, даже тогда, когда не побеждаешь. Включает ли в себя твоя «система» постоянное общение с журналистами?

Я пытаюсь свести затраты времени к минимуму, стараясь четко говорить о важных вещах в правильное время. Не имеет никакого смысла болтать часами о всякой ерунде и оскорблять кого-либо, как делают некоторые мои коллеги. Я удивляюсь Просту, как он не устает говорить о незначительных вещах и, тем самым, делать счастливыми пару писак. Во время нашего рекламного тура Marlboro он давал такие подробные ответы на каждый вопрос, что наш распорядок дня летел под откос. Я предложил ему говорить короче и показал, как. Это очень помогли), его высказывания становились все короче. Мы даже устроили соревнование, кто кого в этом превзойдет.

Несмотря на твою открытость — благодаря энергичным высказываниям, прямоте и предпринимательской смелости — ты за эти годы очень хорошо ладил со СМИ. Ты был в состоянии каким-то образом на это повлиять?

Нет. Здесь нет какого-то замечательного рецепта. Я придерживался того, что лучше говорить меньше, но более акцентировано. Я никогда не набивался кому-либо в друзья и почти не допускал средства массовой информации в мою частную жизнь. С Марлен, в любом случае, у журналистов ничего бы не получилось, тут она по-настоящему робеет.

Какие самые плохие воспоминания, связанные с прессой, ты можешь припомнить?

Немецкая телепередача с названием «Я притворяюсь». Я пришел на нее совершенно расслабленным, там была публика, ведущая и ведущий — господин Касдорф. Началось с того, что меня объявили одним из самых сумасшедших людей в экстремальном виде спорта. Хмм, подумал я, дело принимает

странный оборот. Далее было сказано, что мой пример стимулирует людей лихачить и врезаться в ближайшее дерево, как я собираюсь нести за это ответственность?

Через пять минут я был готов встать и уйти домой, но потом тщеславие остановило меня — а не получится ли повернуть течение передачи? Репортер журнала «Spiegel» как раз должен был выйти и задавать мне вопросы. Поскольку он еще до того назвал меня недочеловеком, я спросил, о чем еще теперь говорить, я по крайней мере этого больше не желаю… Потом меня атаковала ведущая, как назло, дама, упомянувшая, что я будто улизнул от армейской службы, и так далее. Наконец, наступила кульминация, когда был представлен венский журналист, который действительно должен был разворошить всю глубину разложения Лауды.

К этому моменту в публике уже можно было различить сильную направленность «за меня». Касательно господина Ворма из Вены мне сразу пришло в голову, что его газета и я находимся в процессе разбирательства, поскольку я был намерен конфисковать ее имущество за клевету. И что он не так уж случайно оказался в студии, как могло бы показаться. Так я окончательно одержал верх, из его вопросов тоже ничего нового не получилось. Когда в конце был проведен большой опрос зрителей о выбывании кандидатов, я был намного в плюсе. Ворм сказал после, что в Австрии есть будто бы трое людей, которым ничего не сделаешь, как ни пытайся — это Кламмер, Крайски и Лауда.[33] А господин Касдорф угрюмо размышлял, почему же не удалось положить меня на лопатки? Я дал ему совет, что, наверное, надо попробовать немного более серьезно.

Эта передача или, точнее, предпринятая ей попытка, была, таким образом, самым неприятным, что со мной произошло в этом направлении. В остальном не могу жаловаться. В «profil»[34] господин Ворм вцепился в меня в слепой ярости. Для Austrian Airlines, конечно, очень практично, постоянно информировать такого надежного человека.

Глава 15
Авиация

Авиация быстро захватила меня с тех пор, как я в 1974 году случайно оказался в полете на одномоторном Cessna. Двумя годами позднее, вскоре после моей аварии, я получил удостоверение пилота, а еще раньше купил самолет Golden Eagle. Потом последовали разные удостоверения пилотов, право полета по приборам, удостоверение профессионального пилота 2 класса, 1 класса, позднее — пилота регулярных линий.

Если кого-то удивит то, что в школе я был полной бездарностью, а теперь легко проглатывал сложную науку авиации — то все дело в добровольности. Почему я что-то там должен учить в гимназии, я никогда не понимал. Я не находил в этом смысла и поэтому не воспринимал. А вот полеты меня интересовали, этого я хотел. Я силен в учебе, требующей зрительной памяти, это шло мне на пользу. Да еще была и отличная мотивация: чем больше ты знаешь о полетах, тем они для тебя безопаснее. Любая информация — это польза. На разнообразных авиационных экзаменах я «пролетел» только однажды и быстро пересдал. А бонусов за принадлежность к знаменитостям в этой профессии не дают.

Частными самолетами, которые были в моей собственности или, как минимум, находились в моем распоряжении, были: два Cessna Golden Eagle, потом Citation, который теперь у Нельсона Пике, Lear Jet, Falcon 10, Falcon 20, а теперь снова Lear Jet. Наряду с этим меня все время интересовала профессиональная сторона дела, особенно в Австрии, где в 70-е годы практически единственной авиакомпанией была Austrian Airlines. Когда я по случайности узнал, что концессия г-на Хинтерэггера в 5 миллионов шиллингов выставлена на продажу, я быстро добавил, купил ее и основал Lauda Air. Тем самым я получил право коммерческих перевозок на самолетах с числом мест до 44. Сначала мы купили в Германии Fokker F27 — ровно 44 места — и перевозили в основном австрийских гостей Club Mediterranee[35] в средиземноморский регион. Следующим клиентом стала Touropa, одна из крупнейших австрийских туристических фирм. С помощью банковского финансирования (теми «первыми», которые меня спонсировали в 1971 году в Формуле 2) мы приобрели за 70 миллионов шиллингов второй Fokker. Моей целью было захватить явно просматривающийся рынок «под» компанией Austrian, т. е. небольшими самолетами оперировать на коротких и средне-

коротких линиях.

Я никогда не стремился конкурировать с AUA,[36] это было бы в любом случае смехотворно для маленькой фирмы. Поэтому 44-местные машины я находил идеальными. Я представлял, что сначала может произойти некий параллельный бизнес, затем, возможно, и кооперация, поскольку в некоторых областях я мог бы дополнить сеть Austrian Airlines. Живет же в Германии DLT[37] рядом с Lufthansa, в Швейцарии — Cross Air[38] рядом со Swissair. Сочетание карлика и гиганта в авиационном бизнесе довольно обычно.

Первый знак того, что я чересчур наивно подходил к делу, я получил уже в 1978 году на презентации Mercedes в Зальцбурге, на которую был приглашен и господин Пельц. Это был старый военный летчик, теперь работавший в авиационном бизнесе, он продал мне два Golden Eagle и был в тесных отношениях с Austrian Airlines, в особенности с доктором Хешглем.[39] Пельц подошел ко мне и сказал: «Я слышал, ты входишь с Fokker в коммерческую авиацию». «Да», — ответил я.

Пельц: «На войне тех людей, которые не подходили системе, ставили к стенке, и… тра-та-та… тра-та-та… их уже не было. Сегодня по-другому. Людей, которых мы не хотим, мы уничтожаем экономически. Я не советую тебе влезать в этот бизнес, поскольку мы этого не хотим».

Я был ошеломлен, сказал, что я не понимаю, это не может быть правдой. Он спокойно ответил: «Не делай этого».

Когда я возвращался на машине домой, то остановился где-то, чтобы прояснить мысли. Абсурдная ситуация: с одной стороны моя эйфория, первый самолет, Lauda Air, лицензия и тысячи планов, с другой — старый военный летчик, который пальцем изображал пулемет. Мне это привиделось или как?

Если же так выглядит система в Австрии, то я в пятьдесят раз больше хочу бороться против нее — но я тогда, собственно, думал, что господин Пельц просто перегнул палку.

Но выяснилось, что он знал эту систему очень хорошо. О параллельном бизнесе или, тем более, о кооперации с AUA и речи быть не могло. Это была чистая политика власти, преимущественно личная политика д-ра Хешгля, одного из двух австрийских директоров. Я много раз пытался достичь в переговорах с ним успеха, но больше всего мне запомнилось его выражение:

«Я как лиса перед норой, как только Вы высунете макушку, Вы попались».

Я спросил его, дал ли я ему для этой ненависти какой-то повод. «Я что-то сделал или сказал некорректное, я каким-то

образом повредил AUA, был невежлив с ним?»

«Нет», — на все вопросы — «нет», он просто не хотел, чтобы я летал.

Такой настрой я могу для себя объяснить только причинами личного плана, нечто вроде комплекса гордого д-ра Хешгля, который хотел доминировать над всем, что в Австрии имеет крылья. При каждом разговоре он рассказывал мне, что сам — сын железнодорожника, хоть я и не считал это столь важным для нашей деловой темы. Или он полагал, что сын железнодорожника должен показать свое превосходство сыну генерального директора? Так или иначе, его ненависть ко мне, видимо, скрывалась в подсознании. Ход мыслей такого рода мне настолько чужд, что я действительно не в состоянии объективно оценить психику директора AUA.

В конце 70-х годов влияние Austrian Airlines на все, что в австрийском министерстве транспорта было связано с полетами, было подавляющим. Они могли настоять на всем, что служило защите их монополии. Можно было устраивать проволочки с выдачей разрешений летать на важнейших направлениях, а если по-другому не получалось, то AUA бросалась в ценовую войну, чтобы меня выдавить. Если Lauda Air предложила полеты в Венецию, они сразу открыли ответный пушечный огонь и пустили туда рейсы на DC9 по ценам, при которых они доплачивали сами. Как только мы ушли с рейсов в Венецию, AUA отменили маршрут.

Тогда я вынашивал звучащий сегодня авантюрно план, с самолетом типа DC10 выйти на рынок «над» Austrian Airlines. Так безумно, как сегодня, тогда этот план не выглядел — в условиях драматически низкого курса доллара и сильно развивавшегося туризма. К моменту моего ухода из гонок этот проект был актуальнейшим и невероятно меня увлекал. Он, вероятно, и убедил мое подсознание в том, что гонки — дело скучное, а DC10 — в любом случае, более увлекателен. Lauda Air купила опцион на DC10 за 300.000 долларов, и мы начали работать над финансированием гиганта. Когда весной 1980 года произошло резкое повышение цен на топливо и случился процентный бум, перспективы становились все хуже, и, когда разразился настоящий экономический кризис, дело накрылось, так же, как и 300.000 долларов за опцион.

За всеми этими — хоть и мысленными — высотными полетами мы никогда не забывали наши маленькие Fokker, для которых мы не могли получить достаточно привлекательных направлений. Идеальной для 44-местной машины была бы линия Вена-Клагенфурт, где Austrian использовала только один Metro, определенно не подходящий аппарат, называемый пассажирами

«трубой страха». Мест в нем имелось только для десяти человек, сервис отсутствовал, часто не хватало билетов. Не давать нам права полетов на Клагенфурт было явной каверзой.

Мой демарш к канцлеру Крайски позже ставили мне в упрек, но я и сегодня не раскаиваюсь. Должен еще заявить, что я аполитичный человек, и не хотел бы быть публично пострадавшим от каких-то придирок. Меня интересуют только личности, а не партии. Спорт и политика ничего общего не имеют.

Так что политически я не связан ни с доктором Крайски, ни с кем-либо другим. Несмотря на это, мне казалось логичным проинформировать канцлера о том, что творится в министерстве транспорта, и он собрал по этому поводу совещание. Были приглашены министр транспорта Лаузеккер, министр финансов Зальхер, директор Austrian Хешгль и я. Начало совещания затягивалось, мы четверо сидели некоторое время в приемной Крайски. Ледяное молчание показывало, что господа думали об их вызове к канцлеру, произошедшем из-за меня.

Крайски сказал что-то вроде того что Австрия уже сделала однажды ошибку, дав повод некоему господину Порше покинуть страну, поскольку с ним неправильно обращались. Он не хотел, чтобы с господином Лаудой случилось то же самое, и призывал найти разумное решение для его двух небольших Fokker.

В частностях речь шла тогда о Клагенфурте. Доктор Хешгль начал с аргумента, что Lauda Air нельзя допускать к полетам через горы, поскольку Fokker якобы не имеет герметичного салона. Конечно же, каждый F27 имел герметичный салон. Досадно, что канцлер должен был выслушивать такие смехотворные вещи.

У министра финансов Захлера тоже было что предложить в этом направлении. Какую форму имеет Lauda Air, хотел бы он знать? Я ответил: GesmbH und Co. KG.[40] «Ну, тогда у Вас там все равно денег нет, можете объявлять его банкротом».

Я сказал ему, что у меня долг в 70 миллионов перед банком, чтобы рассчитаться за оба самолета. На это наш министр финансов в присутствии канцлера ответил: «Ну, у банков денег и так достаточно». Я объяснил, что был воспитан неким странным образом — возврат долга для меня само собой разумеющееся дело, даже если у кредитора случайно и так достаточно денег.

Министр транспорта также внес свой вклад аналогичной направленности, сказав, что из 24-х запросов о правах на рейсы целых 18 так или иначе были удовлетворены. Я позволил себе ответить на это, что шесть оставшихся случайно оказались зимними трассами, которые и обеспечивали бы всю разницу

между выживанием и закрытием.

В результате доктор Крайски несколько разгневался и сказал тем трем господам, что находит их аргументы не очень убедительными, и что, ради Бога, должно быть решение для того, чтобы все привести в порядок. До свидания.

Еще до того, как я получил какое-либо свидетельство того, что отношения могут улучшиться, появился шанс сдать оба Fokker в лизинг компании Egypt Air. Они должны были за короткое время начать полеты на двух внутренних линиях и нуждались как раз в самолетах такой вместимости, как F27. Так что я позвонил доктору Крайски, поблагодарил его за помощь и сказал, что в сегодняшних условиях мне представляется все-таки более целесообразным разместить самолеты вне страны. Соглашение с египтянами работало без сбоев, я мог понемногу сокращать Lauda Air и ожидать лучших времен, не неся из-за этого убийственных потерь. Что бы ни задумывала фирма Lauda Air, это могло осуществиться только при новой конъюнктуре власти, политической и экономической.

* * *

Мы пережили затишье в нормальных условиях. В Вене мы оперировали двумя-тремя самолетами Executive Jets, оба Fokker усердно жужжали в Египте. То, что это не покрывало убытков, которые склонили меня к возврату в гонки, я уже объяснил в другом месте книги.

Утром перед австрийским Гран-при 1982 года: «У Lauda Air завтра должны отозвать лицензию».

Слава Богу, один высокий чиновник в министерстве транспорта позволил себе разгласить эту тайну. Это был пожар. Если отзовут разрешение на полеты, без каких бы то ни было причин, то самолеты сразу же станут, даже если они используются в Египте, далеко от родины. И это будет длиться вечно, пока через Высший административный суд не добьешься обратного процесса.

В понедельник утром я сразу позвонил в министерство: доктор Фогль — в отпуске, доктор Кониг, руководитель секции Хальбмайер — в отпуске, министр Лаузеккер — в отпуске. Был август. Я дозвонился до секретаря министра. Он ничего об этом не знал, но хотел посмотреть документы. Он перезвонил мне и зачитал письмо, которое как раз должны были отправить. Действительно, отзыв лицензии, а именно, «по экономическим причинам».

Что бы ни было критерием для этого — например, слишком малый уставный капитал — нужно бы сначала сказать, что конкретно вызывает возражения, а потом дать предприятию шанс для приведения всего в порядок. Просто так, без предупреждения, молниеносно парализовать фирму — несправедливо. Во всяком случае я смог убедить секретаря, что по поводу отсылки письма нужно подождать ответственное лицо, и он положил его пока что назад, в письменный стол.

Я тут же улетел на Майорку, где канцлер Крайски находился в отпуске, и сразу получил аудиенцию. Он немедленно позвонил министру транспорта Лаузеккеру, и попросил его, ради Бога, не допустить ошибок в этом деле. Нужно все очень тщательно проверить.

Через пару недель я был приглашен в министерство транспорта, все ответственные господа присутствовали. Как это я решился поднять такую бурю?

«Разве Вы не предполагали отозвать у меня лицензию?»

«Нет», — сказал д-р Фогль, — «Вы это себе просто вообразили».

Когда я рассказал об истории с секретарем, то получил ответ: «Это всего лишь почтовый работник».

«Но, как бы то ни было, он умеет читать».

Ничего серьезного больше из этой беседы не получилось, но хотя бы не возникало больше разговора об отзыве лицензии. Lauda Air и далее работала в экономичном режиме, оба Fokker исполняли в Египте свою работу.

Два года спустя возникли условия для энергичного «захода на второй круг». Господа Ноуза (бензиновая фирма «Avanti») и Варвареccос (турфирма «Itas») тоже не были в восторге от монополии AUA. Мы объединились — каждый вложил по пять миллионов шиллингов — и основали Lauda Touristik AG. Самой большой проблемой было расширение моей лицензии, которая ограничивалась самолетами с количеством посадочных мест не более 44-х. Ясно, что мы хотели в этом смысле подняться на ступеньку вверх. Восемь месяцев понадобилось моей заявке, чтобы пройти через министерство транспорта, против всего сопротивления AUA. Это стало возможным потому, что министром в лице доктора Лацина стал объективный и прагматичный человек.

Мы зафрахтовали два BAC 1 -11 у румынской авиакомпании «Tarom» и стали очень успешно летать в сезоне 1985 года. Itas (читай — Варвареccос) вошел с долей 49 % в Lauda Air, таким образом я заполучил в фирму второго по величине туроператора в Австрии. Itas устраивает отдых ежегодно для 80000 человек, в

основном в Греции и Испании. Благодаря такой базовой равномерной загрузке мы оптимально использовали возможности двух Boeing-737. 737–300 (самый современный среднемагистральный самолет этих дней, со 146 местами, и мы купили один из них за 25 миллионов долларов. Поставка — в июле 1986, но уже с начала года в нашем распоряжении находится 130-местный 737–200, который мы взяли в лизинг у голландской компании Transavia — а именно, на срок точно два года и три месяца. Если компания дальше будет развиваться так хорошо, как я предполагаю, то к моменту окончания договора лизинга мы начнем эксплуатировать второй собственный 737–300.

Во всех этих проектах AUA, как могла, вставляла палки в колеса. Каждый банк, который рассматривался как источник финансирования, получал от AUA калькуляцию, из которой было видно, что наши расчеты никогда не оправдаются — мы, якобы, будем иметь 30 миллионов шиллингов убытка в год. Естественно, что они исходили при этом не из наших цифр, а из каких-то данных, которые им подходили и не учитывали, например, большую загрузку от ITAS.

Моя предпринимательская политика теперь другая по сравнению с 1978 годом. Тогда я пытался изо всех сил достичь кооперации с AUA и выбрать тот тип самолета, который дополнял предложения Austrian в меньшую сторону. Поскольку они тогда боролись со мной, то нет разницы, если я повернусь к ним лицом и начну оперировать машинами, которые лучше и экономичнее, чем у них. Думаю, что рынок вынесет это.

Глава 16
Ибица

Моя жена живет своей жизнью, как ей нравится и предоставляет мне чрезвычайно необходимую меру свободы. Так как мы часто подолгу друг друга не видим, а она при этом остается мирной и терпимой, я думаю, что в нашей жизни все в порядке, мой эгоизм совершенно нормален, и важность моей персоны оправдана. Из-за моей вечной тяги к работе, я увяз в идеях и системах, как будто я — пуп земли. Марлен не из тех жен, которые обсуждали бы каждый день, правильно или неправильно мое представление о жизни. Она полгода предоставляет мне действовать самостоятельно, и за это время в ней накапливается заряд, которому достаточно маленькой искры. Тогда достаточно неудачной шутки поутру, а она абсолютно не «жаворонок» и не склонна поэтому ценить юмор, и горшок с мармеладом, который мне подарил Удо Прокш[41] из «Демеля», [42] разбивается о стену в десяти сантиметрах от моей головы. На Ибице у нас типично испанские белые стены, мармелад по ним стекает особенно эффектно, я начинаю орать, а она после этого совершенно спокойно подходит к холодильнику и лупит дверцу, пока та не придет в полную негодность. «Чего тебе еще надо?», — спрашивает она и извлекает тарелку, присматриваясь к утюгу. Я прихожу в неописуемую ярость и первое, что мне приходит в голову — заявить, что на этот раз не собираюсь платить за ущерб, — «поняла? Его оплатим из домашней кассы»!

При этом мои деньги никогда не были для нее важными. Я мог бы давать ей на расходы десять тысяч или миллион шиллингов, в любом случае 25-го числа каждого месяца они бы исчезали, и я ни разу не узнал, что с ними случилось. Это до смешного противоречит моему собственному дисциплинированному и точному отношению к деньгам. При этом нельзя сказать, что она тратит их на какую-нибудь роскошь, ее не интересуют ни драгоценности, ни меха, просто может получиться так, что у детей внезапно появляются десять раций. В любом случае мне крайне неприятно, если уничтожаются холодильники, двери и утюги, я думаю о том, сколько они стоят, а вот Марлен это совершенно не волнует.

Как только соответствующий участок дома в общем и целом разрушен, снова возвращается спокойствие. Объяснения в устной форме следуют пару дней спустя, как правило, когда я пораньше иду спать, потому что на следующий день рано утром мне

вылетать. В полусне, посреди ночи, я слышу заявление, что так дальше продолжаться не может. После этого она объясняет мне мой эгоизм, а я говорю себе: засыпай, тебе нужен сон, нужен покой, но ее аргументы настолько точны и убедительны, что приходится мгновенно мобилизовать весь свой разум, чтобы их парировать.

Этот переход от летающих горшков с мармеладом к спокойному анализу внешних обстоятельств и внутренних ощущений будит меня, я восхищенно слушаю и могу вступить в дискуссию максимум по поводу трети пунктов обвинения — с остальными двумя третями я вынужден согласиться: «ты права». Решающий пункт каждый раз — это моя зацикленность на себе, отсутствие понимания чувств другого, отсутствие тактичности. Я тут же выкидываю белый флаг капитуляции, обещаю исправиться и это совершенно серьезно. В следующие часы, дни, недели, месяцы я раздумываю над тем, что могу сделать лучше и делаю, как могу.

В этом еще одна большая разница между нами: моя готовность к самокритике и ее упрямство. Если она когда-нибудь врежется в дерево, то будет до конца своих дней утверждать: дерево виновато. Любая попытка с моей стороны доказать невиновность дерева закончится катастрофой.

Я снова и снова пытаюсь ей объяснить что, начиная обвинять меня в наших разладах, не стоит полностью исключать и себя. Домашними делами она не очень любит заниматься, что, конечно, не являлось бы проблемой, если бы то же самое не касалось и нашей экономки. У нас есть Милла. Она филиппинка, которая немного говорит по-английски, чуть-чуть по испански и отлично по филиппински. Когда Марлен не в духе, то и Милла практически не в состоянии приготовить завтрак, обед или ужин. Тогда во всем доме вообще ничего нет.

Для такого человека, как я, страдающего во время многочисленных поездок из-за отсутствия рекомендованной Дунглом еды, особенно тяжело принять поражение на своем поле. Хуже всего, если нет йогурта. Марлен никогда не признается, что забыла — это признание меня полностью удовлетворило бы. Но вместо этого она говорит: «йогурта не было. Весь распродан. Все магазины закрыты. На Ибице нет йогурта. Знаешь ли, это недостаток островов, на Ибицу его не поставляют».

Согласно Вилли Дунглу мой день должен начинаться так: в положительном настроении приступить к завтраку, который должен состоять из йогурта и клубники. Весь год йогурт и клубника, а если клубники нет, тогда просто йогурт. Случается, что я с утра пораньше покидаю свою спящую жену, спускаюсь

вниз, настроенный на дунгловский йогурт и клубнику. Однако на кухне я обнаруживаю: дюжину пустых винных бутылок (мы очень гостеприимный дом, и он остается им даже после того, как я сам уже давно пошел спать, испанцы любезно мне это прощают), множество полных пепельниц, высохшую рыбу, тысячи мух и посреди всего этого филиппинку в стучащих вьетнамках на деревянной подошве. На Милле красные бигуди и она говорит на ломаном испанском: «Йогурта нет!».

Одним подобным утром я решил взять все в свои руки, поскольку уже сам не мог выносить собственной бессильной ярости. Я заявил Марлен, что она не в состоянии вести домашнее хозяйство и руководить экономкой, и что с Миллой тоже так дальше продолжаться не может. Нам нужно дать объявление в газету в Австрии примерно такого содержания: требуется экономка для приятного дома на Средиземном море, говорящая по-немецки.

Мы просмотрели немалое количество кандидатов. По нашему плану окончательное решение Марлен должна была принять в Вене, но когда речь зашла о том, чтобы действительно туда полететь, она как-то сникла. Поэтому Марлен попросила свою сестру Ренату, которая тогда жила в Женеве, себя подменить. Достойной была избрана некая уроженка Кантрии.[43] Она прилетела вместе со мной на Ибицу, приготовила отличные овощи по-дунгловски, но вот с уборкой получалось не очень. Дом постепенно заполнялся песком, каждый шаг отдавался хрустом. Поэтому при ближайшей возможности я снова посадил ее в самолет в Австрию и ожидал от Марлен очередного идеального решения. Тот, кто знает мою жену и ее доброе сердце, уже догадался, что за этим последовало: Милла вернулась. Я выставил несколько условий, в том числе отказ от гремящих вьетнамок и бигуди. Они были приняты, и с тех пор ситуация в нашем домашнем хозяйстве улучшилось процентов на пять.

Все усложняется тем, что мне требуется белье, свитера, рубашки, носки, брюки. Два раза в месяц я выбираю по пять или шесть свитеров у Boss, и этого едва хватает на то, чтобы покрыть потребности. Когда бы я ни зашел в бар Альби «Ла вилла», мне на глаза попадается кто-нибудь в моей одежде. Даже свитера Marlboro, которые выдаются исключительно членам команды, чтобы надевать их на пресс-конференции, покидают мой шкаф и украшают какого-нибудь нуждающегося хиппи. «Бедняга так мерз», — говорят мне, — «ты бы сам отдал ему этот свитер, если бы был дома». Тилли носит мои брюки, Марлен мои футболки, и вся Ибица — мои свитера.

Как правило, вместе с нами живет моя золовка Рената со

своими двумя детьми, поэтому нам не так одиноко с нашими собственными обоими отпрысками, двумя собаками, двумя пони и морскими свинками, которых надо защищать от Тассо. У нас также любит бывать мой шурин Тилли, чилиец и красавец, отличный художник и человек, которому удается все, за что бы он ни взялся. Больше всего на свете он любит лошадей, у него их три. Ездить верхом он предпочитает по ночам, с лампой на лбу, как у шахтеров. «Почему бы тебе не кататься днем?», — спросил я его, и он ответил, что днем слишком жарко даже лошадям.

Если в два часа ночи зайти в бар Альби, посреди Сан Ойлалиа, первым делом замечаешь привязанную снаружи лошадь, как в «Полдень».[44] На лошади отличной работы чилийское седло с обернутым вокруг белым лассо, за ним одеяло для ночевок и сумка с провизией на три месяца. Все это охраняет собака Тилли.

Тилли сидит в баре среди хиппи, на нем широкополая чилийская шляпа и сапоги для верховой езды, он похож на Джанго.[45] Я спрашиваю: «Что ты тут делаешь?», он указывает головой в сторону бара. Там стоят тысячи бутылок, и я не знаю, что он имеет в виду. Но если присмотреться, то можно заметить поставленный на подзарядку фонарь. Через полчаса он пристегивает лампу к сомбреро, зовет собаку, зовет лошадь, взлетает в седло и исчезает в ночи, оставляя за собой след из искр на асфальте. У Тилли на данный момент, кажется, нет собственного жилья, он спит то у Альби, то у меня, то вместе с лошадью на лоне природы.

Когда Маттиасу исполнилось четыре года, Тилли купил ему пони, хотя я был против, потому что не представлял себе, кто будет о нем заботиться. Не важно, Тилли и я забрали пони с другого конца острова, Маттиас был счастлив, а вот Лукас остался при своем мнении по вопросу о том, что пони всего лишь один. Кроме этого нам требовалась для пони тележка, но крестьянин, у которого была как раз подходящая, соглашался продать ее только с еще одним пони. Мне было совершенно ясно, что скоро их у нас будет два. И конечно, нам понадобилась конюшня.

Рядом с нашим земельным участком есть большой луг, который мне постоянно предлагают купить, но по цене в четыре раза превышающей его настоящую стоимость, и поэтому я постоянно отказываюсь, пусть даже Марлен и считает, что нужно обязательно брать. Во время сезона Гран-при 1985 года на границе участков под руководством Тилли была построена конюшня для пони и после каждой гонки стена становилась немного выше. Через какое-то время я заметил, что эта

конструкция достигла размеров настоящего дома — гигантский сарай, закрывающий вид на море. Тилли так запланировал конюшню, чтобы рядом с пони совершенно случайно нашлось место для его трех лошадей — крупных чилийских жеребцов. Однако затем пришел наш сосед. Доказал, что мы строили слишком близко к границе участка и был уверен, что теперь уж я точно куплю его луг за четырехкратную цену. Я все равно его не купил, и мы снесли эту конюшню-монстра. Теперь я сам проследил за делом, и мы построили милую маленькую конюшенку. Она и сегодня еще стоит и все счастливы.

Вообще-то все наши трения заканчиваются хорошо. Даже после самых больших ссор и самых жестких штрафных санкций со стороны Марлен никогда не заходила речь о разводе. Мы женаты уже почти десять лет, и у нас все отлично. Ссоры служат исключительно для того, чтобы меня улучшить и изменить. Я постоянно удивляюсь, как два настолько разных человека могут уживаться вместе. Сам я расчетливый, эгоистичный, целеустремленный трудоголик, а Марлен — полная тому противоположность: игривая, любящая удовольствия и бессистемная. Делает она почти всегда только то, что нравится, у нее полностью отсутствует та дисциплина, которую я впитал с молоком матери. То, чего у меня слишком много, у нее слишком мало, и мы странным, чудесным образом дополняем друг друга.

Я не строю себе иллюзий, обычное обывательское ежедневное сосуществование у нас бы не сработало. Мои многочисленные поездки, работа в Австрии, дом в Испании не позволяют нам приклеиться друг к другу, когда бы наши противоположности еще больше обострились бы.

Ибица — это лучшее, что могло с нами случиться. У меня меньше проблем с министерством финансов, Марлен счастлива от испанского окружения, живет рядом со своей матерью и сестрой Ренатой, а дети растут, как молодые щенки. Лукас (6 лет) и Маттиас (4 года) открытые, добросердечные и милые дети, они отражают отношение к ним матери (кстати, вся бессистемность и непоследовательность Марлен сразу заканчиваются, когда речь заходит о воспитании детей, тут часы идут по-другому).

Младший, то есть Маттиас, искатель приключений, бесстрашный, его ничем не удивишь. Если он сидит на дереве и прыгает вниз, то кричит «Лови меня!» и надеется, что все как нибудь обойдется. Лукас в такой ситуации сначала проверил бы, готовы ли его поймать. У обоих детей немецкий и испанский в равной степени родные языки, Лукас ходит в испанскую школу, Маттиас в испанский детский сад.

Сначала я собирался вернуть семью в Австрию, как только

дети достигнут школьного возраста. Об этом теперь и речи не идет, потому что на Ибице все счастливы. Я думаю, было бы невозможно перевезти Марлен снова в Австрию. Ей никогда по-настоящему не нравилось в Зальцбурге, людей там она считает слишком скованными, никакого сравнения с ее кругом знакомых на Ибице.

Мне тоже идут на пользу те пара дней, которые я провожу на Ибице между работой. Наш дом находится недалеко от Санта Ойлалии, на небольшом холме, примерно в трех километрах от моря, которое хорошо видно. Благодаря орошению, вокруг много зелени. Сам дом был обычной испанской загородной виллой, пока мой шурин Тилли гениальным образом его не перестроил, он очень светлый и просторный, очень по-испански — никакого сравнения со строгими формами в Зальцбурге. Поскольку к нашему дому ведет только одна отвратительная дорога, тут, к счастью, не так много фанатов, в Зальцбурге они стали настоящей проблемой.

Также удачей для нас стало существование Альби Клари, хорошего друга и человека, с самого начала работающего в Lauda Air. У него чудесный бар «Ла вилла» в Санта Ойлалии и ресторан с дискотекой в городе Ибица. Он всегда в курсе, что происходит и где весело.

Нашу жизнь на Ибице, конечно, обогатил и многократно уже упомянутый Тилли. Он родился 32 года назад в Чили и во многом похож на свою сестру Марлен. Как художник, он имел большой успех примерно десять лет назад и получал неплохие деньги за свои картины (любимая тема: девственный лес). Уже пару лет он живет на Ибице и почти не рисует. Недавно я спросил его, почему, и он ответил:

«Здесь я доволен, не работая, это плохо для художника. Художнику требуется конфликт с реальностью, ему нужны заботы и недовольство. Недовольство можно любить, если воплощать его в искусстве. Наверное, лучше всего работается в тюрьме. Ибица же смертельна. Здесь слишком хорошо, слишком беззаботно. На Ибице почти нет художников.

Многие сюда приезжали, но мало кто из них продолжал рисовать».

Мой дорогой шурин, кстати, считает, что это и меня касается: «Наслаждение недовольством можно воплощать в искусстве, а можно и в вождении машины, как ты. Когда ты будешь всем доволен, ты не сможешь больше гоняться».

Так что Тилли работал экспертом по антиквариату и реставратором, а еще механиком и архитектором. Он умеет все. Четыре года назад он решил сконцентрироваться на лошадях и

принялся за это обычным для себя образом, с полной самоотдачей. Он будто бы приступил к новой работе, добыл все необходимые знания о лошадях, и сегодня он одинаково хорош, как ветеринар и как кузнец.

Иногда Тилли говорит, что его самая большая любовь — это сельское хозяйство. Однажды он вернется обратно в Чили и станет крестьянином, то есть повторит тот эксперимент, который не удался его отцу в пятидесятых. Но он примется за дело совсем по-другому, с намного большими знаниями, а не просто гоняясь за идеалом.

Глава 17
Последний рывок

На последнем круге тренировки к Гран-при Бельгии заклинило педаль газа. Все произошло настолько быстро, что сделать я ничего не успел — ни выключить зажигание, ни убрать руки с руля. Под косым углом, на скорости примерно 180 км/ч, я врезался в отбойники, стоящие на расстоянии всего нескольких метров от трассы. Ничего страшного, но от Рона Денниса последовало именно то, чего я от него ожидал: дурацкий комментарий. Как будто бы я зазевался и сам вылетел с трассы. Смягчающее обстоятельство: мне недолго осталось выдерживать Рона. Нечего было и думать о том, чтобы переключать передачи ушибленной рукой, поэтому я полетел в Вену и дал осмотреть себя Вилли Дунглу и еще одному врачу. Результат: Спа без Лауды и Брэндс Хэтч без Лауды.

Между делом объявился Берни Экклстоун и сделал предложение, которое обычно может быть только в кино. За один год в Brabham он предложил шесть миллионов долларов, что вызывает уважение даже у самого хорошо зарабатывающего человека. BraB11at 1986-го года казался очень интересным в техническом плане, и я всегда доверял конструктору Гордону Марри. Вообще-то от таких предложений нельзя отказываться. С огорчением я заметил, что постоянно размышляю над этим делом. Многие люди назовут меня жадным до денег идиотом, если я снова начну колебаться. Марлен отправит меня в сумасшедший дом, а я сам перестану себя уважать. Но в любом случае я хотел выиграть время.

Что заставило Экклстоуна сделать такое безумное предложение, было ясно. Игрок Берни неправильно оценил Пике, сделал слишком маленькую ставку и потерял его в пользу Williams. Такой большой команде, как Brabham, с такими солидными партнерами и спонсорами как BMW, Pirelli и Olivetti нужна мировая звезда — а таковых осенью 1985 года уже свободных не осталось. Поэтому внезапно речь и зашла о таких удивительных суммах — почти вдвое больше того, насколько я сам себя оценивал (Пике перекупили за 3,3 миллиона долларов).

Из-за моей травмы я на пять недель отошел от Гран-при и, в общем, ничего не пропустил. Я спокойно ожидал Кьялами. Из-за бессонницы я по-настоящему рано встал и оказался на трассе. После восхода солнца парочка механиков работала над машинами, все было тихо и мирно. Ребята приветствовали меня

как члена семьи, и вдруг я почувствовал, как мне все это ужасно нравится. Что же я за идиот, если хочу покинуть эту жизнь.

Вообще-то в этот момент должен был бы появиться Рон Деннис и сказать: «welcome back», что было бы приятно, и «вот твоя тренировочная машина». Третья машина в команде была по очереди в распоряжении Проста и моем (тренироваться на двух машинах дает огромное преимущество, потому что избегаешь ожидания перенастроек и устранения дефектов). После Зандвоорта я отказался от этого, чтобы поддержать Проста в финале чемпионата. Теперь, когда он уже стал новым чемпионом, мне было ясно, что мы возвращаемся к прежнему уговору — и теперь была моя очередь.

Но Рон Деннис не сказал ни «welcome back», ни «вот твоя тренировочная машина». Вместо этого: я должен был быть рад, если смогу управиться с одной машиной, после пяти недель паузы я, должно быть, сильно сдал и поэтому вторую машину не получу. Я же ему на это ответил, что таким образом он получит врага на всю жизнь и поэтому пусть хорошо подумает.

Он посовещался с механиками и инженерами, потом вернулся и сказал, что я могу получить машину и чтобы потом не было отговорок, если буду слишком медленен. Я ответил, что он хороший парень и как я его люблю.

С такой моральной поддержкой я помчался вперед и действительно сразу же воспользовался второй машиной, потому что у первой не было давления в наддуве, и в каждой тренировочной сессии был быстрее Алена. С другими машинами мы не могли сравниться, так как у нас было минимум на 100 л.с. меньше, чем у Honda или BMW (Porsche не удалось подготовить турбо к необычному высотному расположению Кьялами).

Я был доволен своими успехами, счастлив, что снова обрел хватку и в целом не мог представить себе жизни без гонок. Если бы в тот момент подошел Берни Экклстоун, милый и дружелюбный, нашел бы правильные слова, короче говоря, создал приятную атмосферу, и я бы немедленно подписал договор еще на год, прямо не сходя с места.

Но он ничего не почувствовал и не подошел. Только по возвращению в Европу он начал снова звонить, но тогда я уже был намного более трезв и деловит. Волшебство Кьялами улетучилось, и три дня спустя я позвонил Берни и сказал окончательное «нет». «Жаль», — ответил он и так и не узнал, как близко мы разминулись.

Последняя гонка: Гран-при Австралии в Аделаиде, 3 ноября 1985 года.

Уже в аэропорту Мельбурна я заметил, насколько

австралийцы помешаны на гонках, и как они рады получить собственный Гран-при. Вся страна работала на него, с настоящим восторгом и полным размахом.

Я был выжат долгим перелетом и обозлен тем, что сразу в вечер прибытия должен был идти на одну из этих действующих мне на нервы вечеринок McLaren. Я опрокинул в себя два бокала вина, поболтал с Роном Деннисом, который был в мирном настроении, выпил еще два бокальчика и потом, наверное, еще два. В три часа ночи я упал в постель, что стало рекордом по самой плохой подготовке к тренировке за восемнадцать лет моей гоночной карьеры. Наказание было ужасным: утром у меня раскалывалась голова, а на первой тренировке мне стало плохо. Пока все шло хорошо: должно было быть скучно и неприятно, чтобы сделать мой уход как можно более легким. Главное — никакой сентиментальности, никаких возвышенных чувств.

Но австралийцы совершенно не учитывали моих желаний. Вместо того чтобы устроить очередную скучную гонку, они устроили лучший Гран-при года. Трасса фантастическая, все отлично и профессионально организованно, и никогда в жизни я еще не видел столько восторженных людей в одном месте. Уже на свободной тренировке на трибунах собрались 60 000 человек — и нам невозможно было не поддаться этой великолепной атмосфере.

Было видно — все счастливы оттого, что мы, 26 парней, к ним приехали. Когда бы я не включил телевизор, в семь утра или в полночь, по всем каналам шла тема Гран-при. Было просто поразительно. Даже самый последний брюзга не нашел бы, к чему придраться, и я удивлено сказал Вилли Дунглю: «Голова больше не болит и живот тоже. Может, ты что-то другое для меня сделаешь?»

Зато на тренировке все шло «по программе»: одна поломка за другой, ничего не получалось. Проблемы с подачей электроэнергии, потом даже сгорел мотор, в общем, сплошное разочарование. Шестнадцатое стартовое место, идеальная позиция, чтобы демотивировать гонщика. Хуже уже все равно некуда.

Супер-атмосфера в день гонки, чудесная погода, массы народа — только мое стартовое место не давало впасть в эйфорию. Я осторожно начал гонку, но быстро понял, что следует ожидать сюрпризов. Из-за теплой погоды и стершийся резины трасса имела намного лучшее сцепление, чем на тренировке, и колеса лучше держали дорогу. Уже очень скоро я заметил на задних шинах Ferrari Йоханссона признаки разложения. «Ага, надо быть осторожным». Я уменьшил давление наддува[46] с 3,5

до 3,2 и действовал педалью газа так осторожно, как только возможно. И, тем не менее, я довольно быстро прошел через пелетон, вскоре оказавшись на шестом месте, и увидел, что мои шины еще в полном порядке. Поэтому вернулся к обычному давлению и подобрался к лидирующей группе. Вероятно, я был единственным человеком в пелетоне, который достаточно бережно обошелся со своими шинами. В особенности Росберг и Сенна в кратчайшие сроки погубили свою резину, заехали в боксы и продолжали ехать до такой степени по-дурацки, что через пятнадцать кругов их шины снова стерлись. Мне не осталось иного выбора, кроме как пройти Сенну на торможении и выйти в лидеры. Я уже почувствовал, как снова начала подниматься волна кайфа от гонок, «все так классно, видишь как ты, работая головой, смог обхитрить всех остальных». Я был так доволен собой, моим успехом и ездой на этой чудесной трассе, что все повисло на волоске. Но тут подали голос тормоза и сказали «sorry».

Мы решились в пользу тормозов из углеволокна, хотя уже на тренировке с ними были небольшие проблемы. В гонке, при неожиданно большом сцеплении с трассой, нагрузка на них была еще больше, и у нас возник слишком большой износ дисков из углеволокна. Приходилось качать педалью, как сумасшедшему, то оно работало, то тормозная сила снова падала. Мы говорим о так называемом knock-off. Если диск становится неравномерно тоньше и начинает «болтаться», то тормозные накладки не прилегают как надо, а жесткие удары на неровностях дорожного покрытия на длинной прямой их добивают. При первом нажатии на педаль не происходит ничего, приходится нажимать несколько раз (в крайнем случае, левой ногой, еще не убавляя газ), чтобы добиться хоть какого-то воздействия. В такой ситуации ты предупрежден и знаешь, что тормоза могут отказать в любой момент.

Мне пришлось поддать газу, так как Росберг вернулся из боксов и теперь шел в шестнадцати секундах позади меня. На свежих шинах он разовьет огромный темп, и нельзя было позволить ему приблизиться. Итак, снова полный вперед. На конце прямой у нас скорость под 300 км/ч. Я жму на тормоза, ничего не происходит, еще раз подкачать, по-прежнему ничего, снова на педаль, теперь врубились только задние тормоза, заблокировались, машину рвануло влево.

А там стена.

Нос McLaren подпрыгнул на бетоне, машина притерлась к стене и замерла.

Я выпрыгнул, быстро поднялась ярость, но я тут же принялся

себя успокаивать: Не злись, последняя гонка, все равно, все закончилось, ты это выдержал.

Зрители аплодировали и махали руками, весь путь до боксов меня сопровождали овации. Это был хороший конец, в Аделаиде. Все механики пришли попрощаться, дюжины журналистов и патриарх немецкоязычной журналистики Эрнст Граф с глазами на мокром месте сказал: «конец легенде». Чтобы не расплакаться самому, я предпочел направиться к вертолету. Рон Деннис поблагодарил от лица команды McLaren, я также сказал ему «спасибо».

Он предложил мне остаться на большое празднество вечером, туда приглашен весь цирк Формулы 1. Но не надо этого представления, меня ждет вертолет.

Аделаида — Сидней — Гонолулу — Сан-Франциско — Лондон. В том же самолете сидел Берни Экклстоун, между делом он накинул к своему предложению еще пару сотен тысяч долларов. К счастью, я сидел не рядом с Берни, а с какой-то элегантной негритянкой. На борту самолета показывали «Ганди».

В Лондоне меня ожидал мой второй пилот Сэми и самолет. Мы помчались на Ибицу и прибыли туда вечером. Я остался на ночь, а на следующий день мне нужно было быть в Ницце для киносъемок. Два дня и две ночи я был в дороге и ужасно устал.

Моя машина стояла в аэропорту. Поддерживала мысль, что через полчаса я уже буду в своей кровати. Проезжая через Санта Эйлалию, увидел слева странные огни. Проехав город, я свернул с асфальтированной дороги на гравий, правый поворот, булыжники, еще поворот, перекресток, налево и тут над нашим домом взвился фейерверк. Собрался весь клан, Марлен позвала их на «отходняк», с нее спало все напряжение гоночного спорта, она счастлива. Я готов был поклясться, что после такой тяжелой поездки сразу упаду в постель, но об этом и речи быть не могло…

Обед чудесен, хозяйка дома очаровательна. Утром же Марлен сказала:

«А теперь плохие новости. У нас нет йогурта».

КОНЕЦ

notes

Примечания

1

Матурная школа (Maturschule) — специальная форма школьного образования в Австрии, включающая в себя самостоятельную учебу в домашних условиях с последующей сдачей экзаменов. После успешного окончания матурной школы ученик получает аттестат зрелости — матуру. (Здесь и далее примечания переводчиков)

2

Пратер — парк развлечений в Вене, знаменитый своими аттракционами и самым старым из сохранившихся до сегодняшнего дня колесом обозрения.

3

Манфред Маутнер-Маркхоф (1903–1981) — австрийский предприниматель, меценат и многолетний президент австрийского олимпийского комитета.

4

Карл Шранц (*1938) — австрийский горнолыжник. Трехкратный чемпион мира и серебряный призер зимней Олимпиады в Инсбруке (1964).

5

Эвери Брэндэдж (1887–1975) — пятый президент международного олимпийского комитета (1952–1972 годы).

6

Карлу Шранцу было неожиданно запрещено участие в Олимпийских играх 1972 года в Саппоро из-за якобы имевшего место нарушения в статусе любителя. Доказательством являлась фотография спортсмена в свитере с рекламой кофе, для президента МОК Брэндэджа этого было достаточно для обвинения в «профессионализме». В 1988 году МОК официально реабилитировал Шранца.

7

Австрийско-баварский народный девичий костюм.

8

На вопрос «почему вы не остановились?» Лауда ответил: «Нам платят за то, чтобы мы ездили, а не стояли».

9

«Центр крена» (Roll Center) является теоретической точкой, вокруг которой кренится шасси. Определяется конструкцией подвески.

10

Д'Аннунцио Габриеле (1863 — 1938), итальянский писатель и политический деятель. Был одним из лидеров националистического движения, связанного с фашистскими организациями, приветствовал военные акции итальянского фашизма, прославлял его колониальные захваты. При фашизме в 1924 получил титул князя, в 1937 возглавил Королевскую академию наук.

11

Семейство Аньелли — влиятельнейшие промышленники Италии, крупнейшие акционеры FIAT.

12

Курд Юргенс (1915–1982) — немецкий актер, режиссер, сценарист.

13

Херберт фон Караян (1908–1989) — всемирно известный австрийский дирижер.

14

Лемми Хофер (*1945) — швейцарский рок-музыкант.

15

Популярный венский ресторан.

16

жена Вили Дунгля

на одном уровне (лат.)

18

Понятие «автомобиль-крыло» или «wing car» не имеет ничего общего с видимыми крыльями, хотя спойлеры и играют при этом некоторую роль. Речь идет о протекании воздушных потоков по профилю крыла. Так же, как на несущих плоскостях самолета возникает подъемная сила, на перевернутом профиле достигается прижимное усилие (вместо понятия «wing car» используется также «ground effect car»). На автомобиле это достигается внешними аэродинамическими приспособлениями (спойлерами), но прежде всего — специальным профилем днища, чем обеспечивается эффект присасывания и, соответственно повышенное прижимное усилие. Lotus в 1978 году уже двигался в этом направлении. Сначала самой большой технической проблемой была герметизация днища (пластиковые «юбки» того времени слишком быстро изнашивались).

19

Wheel spin (англ.) — проскальзывание колес

20

перфекционизм (фр. perfection) — убежденность в том, что совершенствование является той целью, к которой надо стремиться

21

Теперь я должен поменять образ мыслей

служба слежения за полетами

23

Как выяснилось потом, это было не так. У меня сломался левый турбонагнетатель, можно сказать, что начали постепенно разваливаться лопатки. Это означает потерю от 100 до 120 л.с., что я и почувствовал в непосредственной борьбе с Йоханссоном, но на показаниях моих приборов оно никак не отразилось. Данные о работы турбо в данном случае считывались с правого нагнетателя, который был в порядке. После поднятия давления примерно восстановилось первоначальное положение вещей, так что я не сжег больше топлива, чем планировалось. Однако во время гонки я никак не мог об этом знать (прим. автора)

Между тем, было третье место в Имоле и пятое в Нюрбургринге, но в обоих случаях не обошлось без дефектов, которые не позволили занять более высокое место.

25

Объявление, сообщение (англ.)

26

Никто не совершенен, все делают ошибки (англ.)

27

Плоское днище (англ.)

28

Проскальзывание колес (англ.)

29

«крутизна»

30

Книга вышла в 1985 году, а Хант умер в июне 1993 года (прим. пер.)

31

Известнейший австрийский журналист, пишущий в области автомобилей и автоспорта.

32

с молоком (исп.)

33

Бруно Крайски — канцлер Австрии в 1970—1983 гг., Франц Кламмер — известный австрийский горнолыжник, олимпийский чемпион в скоростном спуске 1976 года.

34

австрийская еженедельная газета

35

Компания Club Mediterranee (Средиземноморский клуб) создана в 1950 году олимпийским чемпионом по водному поло Жераром Блитцем. Владеет одноименной сетью курортных центров более чем в 40 странах, управляет примерно 120 курортами (holiday village), 12 виллами в Европе, Африке, Северной и Южной Америке, Азии, Австралии, странах Карибского бассейна, имеет несколько круизных лайнеров (здесь и далее — прим. пер.)

36

Austrian Airlines

37

Небольшая авиакомпания. Основана в 1958 г. под наименованием Ostfriesische Lufttaxi (OLT). В октябре 1974 г. переименована в DLT.

38

Основана в 1975 г. как частная авиакомпания под наименованием Business Flyers Basel. Начало выполнения полетов -14 февраля 1975 г. В ноябре 1978 г. переименована в Cross Air.

директор AUA в то время

коммандитное товарищество

41

Удо Прокш (1934–2001) — немецкий дизайнер и предприниматель

42

Знаменитая венская кондитерская, до 1989 года находилась во владении Удо Прокша

43

Область в Австрии

44

Полдень (High Noon) — классический американский вестерн 1952 года, с Гарри Купером и Грейс Келли в главных ролях.

45

Главный герой одноименного итальянского вестерна (1966).

46

С 1985 года давление наддува в McLaren-TAG изменяется электронным образом и указывается абсолютными цифрами, то есть, включая атмосферное давление. Не считая этого, конструкторы добились реального увеличения давления наддува, и поэтому здесь называются другие цифры, чем, например, в главе про Эшторил (прим. автора).